


3 1761 11971909 4



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119719094>

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Thursday, February 25, 1993
Wednesday, March 10, 1993

Le jeudi 25 février 1993
Le mercredi 10 mars 1993

Chairman: Gilbert Parent

Président: Gilbert Parent

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-110

PROJET DE LOI C-110

An Act respecting the Northumberland Strait Crossing

Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Elmer MacKay,
Minister of Public Works

L'honorable Elmer MacKay,
Ministre des Travaux publics

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-110

Chairman: Gilbert Parent

Members

Steve Butland
Bill Casey
Robert Corbett
Joe McGuire
George Rideout
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Bill Farrell

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3)

On Thursday, February 25, 1993:

Steve Butland replaced Jim Fulton;
Larry Schneider replaced Bill Casey;
David Bjornson replaced Peter McCreath;

On Wednesday, March 3, 1993:

Peter McCreath replaced David Bjornson;
Bill Casey replaced Larry Schneider.

On Wednesday, March 10, 1993:

Greg Thompson replaced Peter McCreath.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-110

Président: Gilbert Parent

Membres

Steve Butland
Bill Casey
Robert Corbett
Joe McGuire
George Rideout
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Bill Farrell

Conformément à l'article 114(3) du Règlement

Le jeudi 25 février 1993:

Steve Butland remplace Jim Fulton;
Larry Schneider remplace Bill Casey;
David Bjornson remplace Peter McCreath.

Le mercredi 3 mars 1993:

Peter McCreath remplace David Bjornson;
Bill Casey remplace Larry Schneider.

Le mercredi 10 mars 1993:

Greg Thompson remplace Peter McCreath.

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Monday, February 22, 1993:

Debate was resumed on the motion of Mr. MacKay, seconded by Mrs. Landry, — That Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, be now read a second time and referred to a Legislative Committee in the Departmental envelope.

And the question being put on the main motion, it was agreed to on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee in the Departmental envelope.

ATTEST

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du lundi 22 février 1993:

Le débat reprend sur la motion de M. MacKay, appuyé par M^{me} Landry, — Que le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un Comité législatif du Secteur ministériel.

La motion principale, mise aux voix, est agréée par vote.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé à un Comité législatif du Secteur ministériel.

ATTESTÉ

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1993

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 10:12 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: David Bjornson, Steve Butland, Joe McGuire, George Rideout, Larry Schneider, Barbara Sparrow and Dave Worthy.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Louis-Philippe Côté, Legislative Counsel. *From the Research Branch of the Library of Parliament:* Dan Shaw, Research Officer.

Gilbert Parent announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113(2).

The Order of Reference dated Monday, February 22, 1993, being read as follows:

ORDERED, — That Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing be now read a second time and referred to a Legislative Committee in the Departmental envelope.

On motion of Barbara Sparrow, it was agreed, — That the Committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

On motion of Joe McGuire, it was agreed, — That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that three (3) Members are present, including the Chairman and in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee and including at least one (1) Member of the Opposition.

On motion of Steve Butland, it was agreed, — That during the questioning of the witnesses, one Member from each party be allotted ten (10) minutes in the first round and thereafter five (5) minutes per member in the second round.

On motion of Dave Worthy, it was agreed, — That the Clerk of the Committee, in consultation with the Deputy Principal Clerk, Public Bills Office, be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required and for a period not to exceed 30 working days after the Committee has presented its Report to the House.

At 10:55 o'clock a.m., it was agreed, — That the Committee adjourn to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MARCH 10, 1993

(2)

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Gilbert Parent, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1993

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, tient sa séance d'organisation à 10 h 12, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest.

Membres du Comité présents: David Bjornson, Steve Butland, Joe McGuire, George Rideout, Larry Schneider, Barbara Sparrow et Dave Worthy.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Louis-Philippe Côté, conseiller législatif. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Dan Shaw, attaché de recherche.

Gilbert Parent annonce qu'il a été nommé président du Comité en application du paragraphe 113(2) du Règlement.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du lundi 22 février 1993:

IL EST ORDONNÉ, — Que le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité législatif du secteur ministériel.

Sur motion de Barbara Sparrow, il est convenu, — Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, suivant les directives du Bureau de régie interne.

Sur motion de Joe McGuire, il est convenu, — Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents, dont le président ou, en son absence, la personne désignée pour le remplacer, ainsi qu'un membre de l'opposition.

Sur motion de Steve Butland, il est convenu, — Que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

Sur motion de Dave Worthy, il est convenu, — Que le greffier, en consultation avec le greffier principal adjoint du Bureau des projets de loi d'intérêt public, soit autorisé à engager du personnel de soutien temporaire, selon les besoins, pour une période ne dépassant pas 30 jours après la présentation du rapport à la Chambre.

À 10 h 55, il est convenu, — Que le Comité s'ajoute jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 10 MARS 1993

(2)

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, se réunit à 15 h 35, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Gilbert Parent (*président*).

Members of the Committee present: Steve Butland, Bill Casey, Robert Corbett, Joe McGuire, George Rideout, Greg Thompson and Dave Worthy.

Other Members present: Iain Angus and George Proud.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Dan Shaw and Mollie Dunsmuir, Research Officers. *From the Legislative Counsel Office:* Louis-Philippe Côté, Legislative Counsel.

Appearing: The Honourable Elmer MacKay, Minister of Public Works.

Witnesses: From Public Works: Jim Feltham, Regional Director, Architectural and Engineering Services and Greg Vaughan, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project. *From Transport Canada:* André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs and Randy Morriss, Director, Ferry Policy and Programs. *From Strait Crossing Inc.:* Paul Giannelia, President and David Pirie, Senior Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 22, 1993 in relation to Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, February 25, 1993*).

The Minister made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

André Pageot made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

Paul Giannelia made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

At 6:02 o'clock p.m., it was agreed that the Committee adjourn to the call of the Chair.

Bill Farrell

Clerk of the Committee

Membres du Comité présents: Steve Butland, Bill Casey, Robert Corbett, Joe McGuire, George Rideout, Greg Thompson et Dave Worthy.

Autres députés présents: Iain Angus et George Proud.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Dan Shaw et Mollie Dunsmuir, attachés de recherche. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Louis-Philippe Côté, conseiller législatif.

Comparaît: L'honorable Elmer MacKay, ministre de Travaux publics.

Témoins: De Travaux publics: Jim Feltham, directeur régional, Services d'architecture et de génie et Greg Vaughan, Projet de franchissement du détroit de Northumberland. *De Transports Canada:* André Pageot, directeur général, Politiques et programmes maritimes et Randy Morriss, directeur, Politique et programmes de traversier. *De Strait Crossing Inc.:* Paul Giannelia, président et David Pirie, premier vice-président.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 25 février 1993*).

Le ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

André Pageot fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Paul Giannelia fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 18 h 02, il est convenu, — Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Bill Farrell

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, February 25, 1993

• 1012

The Chairman: Order. Colleagues, we're together here to have a look at Bill C-110.

The first order of business is that I read the letter that appoints me as chairman. It's from Mr. John Fraser to me. I'll read it into the record:

Gilbert Parent, MP

Dear Colleague,

Pursuant to Standing Order 113, this is to confirm your appointment as Chairman on the legislative committee on Bill C-110, an Act representing the Northumberland Strait Crossing.

Sincerely, John Fraser

Mr. Rideout (Moncton): Does it have to be admitted to the record and then a letter of thank you is sent the Speaker saying what a brilliant choice he made for a chairman?

The Chairman: We could do that, but I'm sure you'll want to forego that, Mr. Rideout.

Mr. Butland (Sault Ste. Marie): It may not be unanimous.

The Chairman: I've asked the clerk to read the order of reference for us.

The Clerk of the Committee: It is ordered that Bill C-110, an Act respecting the Northumberland Strait Crossing, be now read a second time and referred to the legislative committee.

The Chairman: My remarks are simply that we have this bill before us. We'll be hearing a few witnesses at the discretion and choice of the committee. Hopefully the bill can be expedited in as friendly and effective a manner as possible.

I'd like to introduce the staff. Bill Farrell will be our clerk, and Marc Bosc will be sitting in from time to time. From the office of the Law Clerk and Parliamentary Counsel we have Louis-Philippe Côté,

à ma gauche, et du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, M. Dan Shaw. De temps en temps, nous aurons également besoin des services de Molly Dunsmuir.

Nous allons procéder dès à présent à la présentation des motions courantes.

Most of you have sat in on legislative committees before, so these are simply routine matters. I'll need a mover for the committee to print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 25 février 1993

Le président: La séance est ouverte. Chers collègues, nous sommes chargés d'étudier le projet de loi C-110.

Je dois tout d'abord vous lire la lettre par laquelle je suis nommé à la présidence du comité, et qui porte la signature de M. John Fraser. Je vais la lire aux fins du compte rendu:

Gilbert Parent, député

Cher collègues,

Conformément à l'article 113 du règlement, je désire confirmer par la présente votre nomination au poste de président du Comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-110, loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués, John Fraser

M. Rideout (Moncton): Est-ce que cette lettre doit figurer au compte rendu? Et devez-vous envoyer une lettre de remerciement au président le félicitant d'avoir fait un choix aussi éclairé?

Le président: On pourrait le faire, mais je ne crois pas que vous insisterez là-dessus, monsieur Rideout.

M. Butland (Sault Ste. Marie): De toute façon, il n'y aurait peut-être pas unanimité.

Le président: J'ai demandé au greffier de nous lire l'ordre de renvoi.

Le greffier du Comité: Il est ordonné que le projet de loi C-110, loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé au comité législatif.

Le président: Je me contenterai de vous dire que nous sommes saisis de ce projet de loi. Nous entendrons quelques témoins qui seront choisis par les députés. J'espère que nous pourrons étudier le projet de loi assez rapidement, de la façon la plus amicale et efficace possible.

Je vais maintenant vous présenter le personnel du comité. Bill Farrell sera notre greffier, et Marc Bosc se joindra à nous de temps à autre. Du Bureau du légiste et conseillère parlementaire nous accueillons Louis-Philippe Côté,

on my left, and Mr. Dan Shaw from the Research Branch of the Library of Parliament, as well as Molly Dunsmuir who will be sitting with us from time to time.

Now we can proceed with the routine business motions.

La plupart d'entre vous avez déjà fait partie de comités législatifs et vous savez donc que ces motions sont des motions courantes. J'aimerais que quelqu'un propose que le comité fasse imprimer 750 exemplaires de ces *Procès-verbaux et témoignages*, ainsi que l'a établi le Bureau de la régie interne.

[Texte]

Mrs. Sparrow (Calgary Southwest): I so move.

Motion agreed to

The Chairman: I'll need a mover that I, the chairman, will be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, providing that three members are present, including the chairman or, in his absence, the person designated to be chairman of the committee.

It's understood that someone from the opposition party or the NDP will be here.

Mr. Rideout: We usually propose an amendment to that effect so it's clear in the motion that there is at least one member of Her Majesty's official opposition present.

The Chairman: I would accept those words, if I may put them in your mouth, Mr. Rideout: "provided a member of the opposition is present". This is included and it's understood. Is it agreed?

• 1015

Mr. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Is that just a member of the opposition? For instance, would that mean that there could be three opposition members and none from this side? Isn't it meant that there would be at least one from—

Mr. Rideout: There has to be a quorum of three.

The Chairman: I don't know how you're going to do that. No, it does not mean that. The chair will take direction, of course, from the committee, but it is understood that the government will be represented, the opposition will be represented and hopefully the New Democratic Party will be represented. That's understood.

I'll need a motion by Mr. McGuire.

Mr. McGuire (Egmont): I so move.

Motion agreed to

The Chairman: We move on to part c), which is the questioning of witnesses. During the questioning of witnesses the first spokesperson of each party will be allotted 10 minutes and thereafter there will be 5 minutes for other members of the committee.

We can split this up any way you want, but we'll start with this as an agreement, at least. You may want to change that. For example, if you have two people who want to get on in the first 10 minutes, then the chair will be flexible in that regard. I'll need a mover.

Mr. Butland: I so move.

Motion agreed to

Mr. Rideout: Can we determine that bell?

Mr. Worthy: It's a half-hour bell.

The Chairman: We can do most of this.

Mr. Rideout: We can even pass the bill today.

The Chairman: Part d).

The clerk of the committee, in consultation with the deputy principal clerk of the public bills office and the chairman, will be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required for a period not to exceed 30 working days after the committee has presented its report to the House.

[Traduction]

Mme Sparrow (Calgary-Sud-Ouest): J'en fais la proposition.

La motion est adoptée

Le président: Je voudrais que quelqu'un propose que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et autoriser leur impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres, dont le président, ou en son absence, son suppléant, soient présents.

Il est entendu qu'il n'y aura quorum que s'il y a un député de l'Opposition officielle ou du NPD.

M. Rideout: Nous proposons habituellement un amendement pour que la motion précise bien qu'il doit y avoir au moins un député de l'Opposition officielle.

Le président: Monsieur Rideout, j'accepterais que vous proposiez «à la condition qu'un député de l'Opposition soit présent». La motion originale sera donc modifiée. Cette nouvelle motion est-elle adoptée?

M. Worthy (Cariboo—Chilcotin): S'agit-il simplement d'un député de l'opposition? Serait-il possible par exemple qu'il y ait trois députés de l'opposition et aucun député ministériel? Est-ce que dans la motion originale on ne laisse pas entendre qu'il devrait y avoir au moins un député de... .

M. Rideout: Il faut trois députés pour avoir le quorum.

Le président: Je ne sais pas comment on pourrait y parvenir. Ce n'est pas ce que cela veut dire. Le président s'en remet évidemment au comité, mais il est convenu que le gouvernement sera représenté, qu'une opposition officielle sera représentée et nous l'espérons qu'il en sera de même pour le Nouveau Parti démocratique. C'est convenu.

M. McGuire devra présenter une motion.

M. McGuire (Egmont): J'en fais la proposition.

La motion est adoptée

Le président: Nous passons maintenant à la partie c) qui porte sur l'interrogation des témoins. Lors de l'interrogation des témoins, dix minutes seront accordées au premier intervenant de chaque partie, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

On peut répartir le temps disponible comme vous le désirez, mais nous commencerons par ces propositions. Vous voudrez peut-être modifier la façon de procéder. Par exemple, s'il y a deux intervenants qui veulent prendre la parole pendant les dix premières minutes, le président fera preuve de souplesse. Il me faut un motionnaire.

M. Butland: J'en fais la proposition.

La motion est adoptée

M. Rideout: J'entends la sonnerie, quand le vote aura-t-il lieu?

M. Worthy: C'est la sonnerie d'une demi-heure.

Le président: Nous aurons pratiquement le temps de tout faire.

M. Rideout: Nous pouvons même adopter le projet de loi aujourd'hui.

Le président: Paragraphe d).

Que le greffier du comité, en consultation avec le greffier principal adjoint du Bureau des projets de loi d'intérêt public, ainsi qu'avec le président, soit autorisé à retenir au besoin les services d'employés additionnels, pour la durée du mandat du comité pour une période ne dépassant pas 30 jours ouvrables après le dépôt de son rapport final.

[Text]

Mr. Worthy: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Future business. With regard to the witnesses, I have in my possession suggested witnesses from the three parties. For general purposes, the Conservative Party has nominated five and the Liberal Party has nominated six. I take it that you're asking for Mr. MacKay here?

Mr. McGuire: Yes.

Mr. Rideout: Yes. There is probably some doubling up, Mr. Chairman.

The Chairman: I see. The NDP has asked for, by my count, 21. I'm sure that we'll be able to come to some kind of an arrangement here where we can hear most of the witnesses. That'll be worked out the usual way, probably by negotiation.

My question, first of all, to the Conservative Party spokesperson is, have these people been contacted and have they agreed to appear?

Mr. Worthy: No, they haven't.

The Chairman: Would you undertake to do that before we make a decision?

Mr. Worthy: Some of them have, but some haven't.

The Chairman: Yes. If you would notify the clerk as to which ones have agreed to appear, then we can work that out.

Mr. Rideout: Can I ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Rideout: On the list, when you talk about representatives of New Brunswick and Prince Edward Island, who is that aimed at?

Mr. Worthy: I think to a great extent that should be determined by New Brunswick. Actually, I think it could even be all three of the maritime provinces.

Mr. Rideout: Are you thinking of the premiers?

Mr. Worthy: If they chose to come, I think that would be wonderful. My sense of it is, though, that this project is so much a grass roots project. The demand has come from the maritime provinces. For them not to have any voice in the hearing would be, I think, remiss. That's why I put them in there.

I thought you members from the maritimes might have some suggestions as to who you feel it should be.

Mr. Rideout: Yes, we had thoughts.

The Chairman: I believe you have the Liberal's list. Mr. McGuire, have these people been contacted and have they agreed to appear?

Mr. McGuire: I'm sure they will. They haven't been contacted, but I'm sure they expect to be contacted.

[Translation]

M. Worthy: J'en fais la proposition.

La motion est adoptée

Le président: Questions futures. Pour ce qui est des témoins, j'ai reçu les listes des témoins proposés par les trois partis. Le Parti conservateur a proposé cinq témoins, et le Parti libéral en a proposé six. J'en conclus que vous voulez que M. MacKay soit invité à témoigner devant le comité?

M. McGuire: Oui.

M. Rideout: Oui. Il y a probablement des noms qui figurent sur plus d'une liste, monsieur le président.

Le président: Je vois. D'après mes calculs, le NPD a proposé 21 témoins. Je suis convaincu que nous pourrions nous entendre pour inviter la majorité d'entre eux. Nous finirions probablement par nous entendre après avoir discuté de la question.

Le porte-parole du Parti conservateur peut-il nous dire si l'on a communiqué avec les personnes qu'on veut inviter comme témoins? Ont-elles accepté de comparaître?

M. Worthy: Non nous n'avons pas encore communiqué avec elles.

Le président: Pouvez-vous vous engager à le faire avant que nous prenions une décision?

M. Worthy: Nous avons communiqué avec certaines personnes.

Le président: Je vois. Pouvez-vous communiquer au greffier le nom de ceux qui ont accepté de comparaître.

M. Rideout: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. Rideout: On propose, sur la liste, d'inviter des représentants du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. De qui s'agit-il exactement?

M. Worthy: Je crois que c'est au Nouveau-Brunswick qu'il revient de choisir ses représentants. Je crois qu'en fait nous pourrions inviter des représentants des trois provinces Maritimes.

M. Rideout: Songez-vous à inviter les premiers ministres provinciaux?

M. Worthy: S'ils acceptaient de venir ce serait merveilleux. Cependant, à mon avis, il s'agit surtout d'un projet populaire. La demande a été présentée par les provinces des Maritimes. Je crois qu'on aurait tort de ne pas leur donner voix au chapitre. C'est pourquoi j'ai prévu des témoins de cette région.

Les députés des Maritimes pourront peut-être nous proposer des noms.

M. Rideout: Oui, nous avons pensé à certains témoins éventuels.

Le président: Je crois que vous avez la liste du Parti libéral. Monsieur McGuire, a-t-on communiqué avec ces personnes? Sont-elles disposées à témoigner?

M. McGuire: Je suis convaincu qu'elles seront disposées à témoigner. Vous n'avez pas communiqué avec elles, mais je suis convaincu qu'elles s'attendent à ce qu'on communique avec elles.

[Texte]

The Chairman: I wonder if you would take it upon yourself to contact them and tell the clerk which ones will agree to appear.

[Traduction]

Le président: Seriez-vous disposé à communiquer avec ces personnes et à donner au greffier le nom de ceux qui ont accepté de comparaître?

• 1020

I see here that you have the Hon. Elmer MacKay. Although it's not unheard of for other ministers to appear from time to time, I'm sure that he'll be appearing as a matter of course. You'll follow up on that, Joe?

Vous proposez d'inviter l'honorable Elmer MacKay. Il arrive parfois que d'autres ministres acceptent de comparaître devant certains comités, mais je suis convaincu que M. MacKay acceptera sans hésitation de s'adresser au nôtre. Joe, pourriez-vous vous assurer que les témoins sont disponibles?

Mr. McGuire: Yes.

M. McGuire: Oui.

Mr. Rideout: One group we did have is not on the list. In light of what's suggested, even though they won't come, maybe their designates will come or whomever they suggest. We should approach the premiers to see whether they wish to appear before the committee or send someone in lieu of coming.

M. Rideout: Nous avons pensé à un groupe qui ne figure pas sur la liste. Compte tenu de ce que l'on propose, même s'ils ne viennent pas, leurs représentants pourront venir. Nous devrions communiquer avec les premiers ministres pour savoir s'ils désirent comparaître devant le comité ou envoyer un de leurs représentants.

Mr. Worthy: Mr. Chairman, I submitted the list with the understanding that there would be some discussion among the committee members about the kind of mix that was appropriate. I didn't feel that we were necessarily going to be selecting everybody that was on—

M. Worthy: Monsieur le président, j'ai proposé cette liste parce que je m'attendais à ce qu'il y ait une discussion entre tous les députés pour déterminer comment s'assurer que tous les points de vue seraient représentés. Je ne pensais pas que l'on finirait par choisir toutes les personnes dont le nom figure. . .

The Chairman: We're not. I'm trying to establish that at least these people whose names you have here will come. Once I've done that, at your discretion and at your direction, we can do the negotiations here or in camera, however you want to handle it.

Le président: Ce n'est pas ce que l'on est en train de faire. Je tiens à m'assurer qu'au moins trois personnes dont le nom figure sur cette liste comparaitront devant le comité. Vous pourrez ensuite déterminer comment vous voulez que ces discussions se déroulent, maintenant, à huis clos, comme vous le désirez.

I come to Mr. Butland. If my count is correct you have approximately 21 witnesses. Have they been contacted and did they agree?

Monsieur Butland. Si je ne me trompe, vous proposez quelque chose comme 21 témoins. Avez-vous communiqué avec eux? Ont-ils accepté de comparaître?

Mr. Butland: Yes, they have, Mr. Chairman. I was passed this list, and my staff did call them and they were enthusiastic. I personally have pared the list considerably from yesterday.

M. Butland: Oui, monsieur le président. On m'a remis cette liste et mon personnel a communiqué avec les témoins. Ils étaient enthousiasmés par l'invitation. Cette liste est une liste restreinte, et beaucoup moins longue que celle que j'avais hier.

The Chairman: I'm sure that the paring will help us a great deal.

Le président: Je suis convaincu que si vous en diminuez le nombre de noms cela nous facilitera la tâche.

Mr. Butland: I've already pared.

M. Butland: Je l'ai déjà fait. Vous avez la liste restreinte.

The Chairman: This 21?

Le président: Une liste restreinte avec 21 noms?

Mr. Butland: This is a pared list.

M. Butland: C'est bien cela!

The Chairman: Maybe we're going to have to "peach" them, then.

Le président: Vous devrez peut-être écarter certains témoins.

Mrs. Sparrow: How do you spell "pared"?

Mme Sparrow: Comme vous y allez!

The Chairman: The bill, generally speaking, is a money bill. Although there is one clause that refers to the environment, again, it's a money bill. Probably the committee will want to treat it more like that than just as an environmental issue.

Le président: Tout compte fait, ce projet de loi est une mesure financière même si une des dispositions porte sur l'environnement. Les députés voudront probablement l'étudier comme mesure financière plutôt que comme simple mesure environnementale.

Having said that, we don't have to decide precisely how many days we're going to be here, but it would probably be reasonable to expect that we'll be going about two weeks. I'd imagine that two weeks would be in the ballpark, give or take a day. When I say two weeks, I mean that there could be four, five or six sessions.

Cela dit, il n'est pas nécessaire de décider combien de temps nous consacrons à cette étude, mais il serait raisonnable de prévoir environ deux semaines. Je crois qu'à quelques jours près cela devrait nous suffire. En deux semaines, nous pourrions avoir quatre, cinq ou six réunions.

[Text]

I make this as a suggestion just to get the ball rolling, but if we had x number of witnesses, because they're coming from pretty far away, I guess we can agree that they should have about 40 minutes. If we agreed that each witness would have 40 minutes for the briefing and the questioning, then you see in a three-hour or two-hour period—that's what our time allocation is—that we could have three witnesses per day.

Mrs. Sparrow: Per meeting.

The Chairman: Excuse me, that would be three witnesses per meeting. You can see that if you had five meetings, then we could have fifteen witnesses. I just take that as a figure. If you set one day aside for clause-by-clause study, then you would work backwards. What I'm suggesting is a start-off point of discussion. It's subject to what you want to do.

I have a calendar right here. Let's say that we began our deliberations so that we'll all be here on Wednesday, March 10. We can schedule for March 10 and March 11 of that week, which is a Wednesday and Thursday. The following week we could schedule for March 16, 17 and 18. If we could agree generally that we would try to begin clause-by-clause study on March 18, then we could work in as many slots as would be allotted to us on March 10, 11, 16 and 17, and we could bring our witnesses in then.

• 1025

That's a point of departure for your discussions. If that were the case, there would be 15 witnesses, so I would expect that all sides would use the word "pare" and would pare their witnesses and, generally speaking, we could agree on a good mix as to whom you would like to hear.

Having put that on the table for at least the point of departure, I'd like to hear some discussion as to how you'd like to go about this.

Mr. Butland: I think I would concur, if there were some room for flexibility on probably the government's side and the chair's side, to perhaps follow that timetable, unless we sense that there was a need for a longer period of time. I don't want to appear to be an obstructionist in any way. This court case is coming up on Monday and the decision from that could have a great impact on our deliberations here. There is then no need to put a rush on this. I'm only one member here, but I'm saying I'm prepared to attempt to follow this timetable if you will at all allow some informal flexibility to the timetable.

Mr. Worthy: I think we would all like to be able to adapt. The committee itself realizes that either it wants to hear some extra people or it has some problems that need to be resolved. My experience is that that's what committees are supposed to do and that is what we do do.

Mrs. Sparrow: I agree that flexibility is needed in that we are going to have a week in which the clerk can issue an invitation to the witnesses who are finally agreed upon. Yes, we agree with flexibility, but perhaps we might also agree that on March 18 we'll start clause-by-clause study. This means you could have more meetings between the 10th and 18th.

The Chairman: We have a general agreement, subject to what was said a little bit earlier.

[Translation]

Je propose cela simplement pour lancer la discussion; si nous avions un nombre précis de témoins, puisqu'ils viennent de régions assez éloignées, nous pourrions leur réserver environ 40 minutes chacun, pour l'exposé et les questions; ce faisant, en deux ou trois heures—soit en une réunion—nous pourrions entendre trois témoins.

Mme Sparrow: Par réunion.

Le président: Oui, trois témoins par réunion. Si nous prévoyons cinq réunions, nous pourrions donc entendre 15 témoins. Voilà, pour vous donner une idée de la chose. Si nous réservons une journée pour l'étude article par article, nous pouvons établir le nombre de témoins que nous pourrions entendre pendant le reste de la période. Comme je l'ai signalé tout à l'heure, je propose cela pour lancer le débat. Tout dépend de ce que vous voulez faire.

J'ai un calendrier sous les yeux. Nous pourrions commencer notre étude du projet de loi le mercredi 10 mars. Nous pouvons prévoir des réunions le 10 mars et le 11 mars, soit le mercredi et le jeudi. La semaine suivante nous pourrions nous rencontrer les 16, 17 et 18 mars. Si nous convenons d'essayer d'entreprendre l'étude article par article le 18 mars, nous pourrions prévoir autant de créneaux que possible les 10, 11, 16 et 17 mars; nous pourrions alors entendre nos témoins.

Cette proposition nous permettra donc de lancer nos discussions. Si nous procédions comme je l'ai proposé, nous pourrions entendre 15 témoins, ce qui veut dire que tous les partis devront réduire le nombre de témoins proposés; nous pourrions nous entendre sur un groupe représentatif.

J'aimerais savoir comment vous voudriez que l'on procède.

M. Butland: Cette façon de procéder me convient. Cependant, j'espère que le parti ministériel et le président feront preuve de souplesse et que, si l'on constate qu'on a besoin de plus de temps, ils seront disposés à nous l'accorder. Je ne veux pas qu'on croie que je veux faire de l'obstruction. Comme vous le savez les tribunaux sont saisis d'une affaire et commencent leur étude lundi; la décision rendue pourrait avoir une incidence marquée sur nos délibérations. De plus, rien ne presse. Personnellement, je suis disposé à essayer de procéder comme vous l'avez proposé, si vous êtes disposé à faire preuve d'une certaine souplesse à l'égard du programme.

M. Worthy: Je crois que nous voudrions tous pouvoir nous adapter à la situation. Il est possible qu'on décide d'entendre d'autres témoins ou qu'on ait à résoudre des problèmes particuliers. Je crois que, dans l'ensemble, les comités doivent toujours faire preuve d'une grande souplesse et qu'ils le font.

Mme Sparrow: Je reconnais qu'il faudra faire preuve de souplesse. Le greffier disposera d'une semaine pour inviter les témoins sur lesquels nous nous entendrons. Il faudra faire preuve de souplesse, mais il faudrait peut-être commencer par s'entendre afin de procéder à l'étude article par article le 18 mars. Il serait possible de tenir un plus grand nombre de réunions entre le 10 et le 18.

Le président: Nous allons donc procéder de la façon proposée, mais nous tiendrons compte également des commentaires qu'ont faits les députés.

[Texte]

Mr. McGuire: Mr. Chairman, I think I would agree with Mr. Butland that we may need extra time here with some of these witnesses. It is going to take more than 40 minutes for us to really understand what is happening here, I'd say, on the economic side or on the environmental side. To go through a ten-minute presentation and a half hour of questions and answers may not do any more than scratch the surface with some of these witnesses.

This building of a bridge is such a far-reaching proposal that we should take our time and do the best we can for the country and for the provinces that are going to be affected by it, especially on the environmental side and on the economic side. I wouldn't want to see this rushed through by March 18 if we really need another week or whatever.

Mr. Rideout: I think maybe the meetings could sit a little longer.

Mrs. Sparrow: Yes.

Mr. McGuire: We could sit longer or more often during those two weeks.

Mrs. Sparrow: Okay.

The Chairman: I guess what you're saying is that if we went to an hour for each witness, which would be, in my experience, rather generous, we could do that if there was agreement. The clerk informs me that on the dates that we have mentioned we would have a slot on Wednesday, March 10, and two slots on Thursday, March 11. The following Tuesday we would have two slots and on the Wednesday we would have one slot. I don't know if you want more time to prepare your amendments or not —

• 1030

Mr. Rideout: I think what we're going to see is that we're going to spring into the next week. We can aim for March 18. To be optimistic, we're probably going to do clause-by-clause study the following week, but we'll probably get it done in a day, depending on what comes out of here.

The Chairman: The chair needs this direction. Would you like to have the witnesses appear for 40 minutes, or for an hour, or would you like a mix; and will you tell me which ones you want in for an hour and which ones you want in for 40 minutes?

Mr. Schneider (Regina—Wascana): Forty minutes, at the discretion of the chairman.

The Chairman: So what you're saying is we'll schedule them for 40 minutes, and if I sense you need five minutes more, or whatever, then I would have your agreement and the latitude to work on that. Is that correct?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Worthy: That makes sense: 40 minutes per slot. When we actually start to look at what I think we would all quickly agree are certain essential witnesses, we may identify a couple of those who may require more time, in which case we could schedule them with a double slot.

[Traduction]

M. McGuire: Monsieur le président, tout comme M. Butland je crois qu'il faudra peut-être plus de temps pour certains témoins. Il nous faudra plus de 40 minutes pour comprendre vraiment les travaux proposés, et leurs incidences économiques et environnementales. Si nous nous contentons d'un exposé de 10 minutes et d'une période de 30 minutes pour les questions et réponses, nous ne ferons, dans certains cas, qu'effleurer la question.

La construction d'un pont est un projet d'envergure et nous devrions prendre notre temps, et faire tout notre possible pour le pays et pour les provinces qui seront touchés par ce projet, tout particulièrement en ce qui a trait aux incidences environnementales et économiques. Je ne voudrais pas que l'on expédie cette étude simplement pour terminer le 18 mars si nous avons vraiment besoin d'une autre semaine ou de plus de temps.

M. Rideout: Je crois que nos réunions pourraient être un peu plus longues.

Mme Sparrow: C'est une bonne idée.

M. McGuire: Nos réunions pourraient durer plus longtemps ou nous pourrions nous réunir plus souvent pendant ces deux semaines.

Mme Sparrow: Très bien.

Le président: Si vous le désirez, s'il y a consensus, nous pourrions réserver une heure pour chaque témoin, ce qui, est à mon avis un peu généreux. Le greffier me dit que pour les dates que nous avons choisies nous pourrions avoir un créneau le mercredi 10 mars et deux créneaux le jeudi 11 mars. Le mardi suivant, nous pourrions avoir deux créneaux et le mercredi suivant un seul. Je ne sais pas si vous voudrez plus de temps pour rédiger vos amendements. . .

M. Rideout: Je crois qu'au terme de la première semaine nous aurons une meilleure idée de ce qui nous attend la semaine suivante. Nous pouvons essayer d'étudier le projet de loi article par article le 18 mars. C'est probablement ce que nous ferons, et nous le ferons probablement en une journée; évidemment tout dépend de ce que nous auront dit les témoins.

Le président: J'aimerais savoir ce que vous voulez qu'on fasse. Voudriez-vous qu'on réserve 40 minutes pour les témoins ou une heure, ou ça pourrait dépendre du témoin; vous pouvez me donner le nom des témoins pour lesquels vous voulez qu'on réserve une heure et ceux pour lesquels vous voulez qu'on réserve 40 minutes.

M. Schneider (Regina—Wascana): Nous pouvons prévoir 40 minutes et nous en remettre à la discrétion du président.

Le président: Nous allons prévoir 40 minutes par témoin, et si je vois que vous avez besoin de quelque cinq minutes de plus, vous me permettrez d'être plus généreux. Est-ce exact?

Des voix: Très bien.

M. Worthy: C'est logique: nous prévoyons 40 minutes par témoin et quand il s'agit d'une personne qui, à nos yeux, est un témoin important, nous pourrions lui accorder plus de temps; à ce moment-là, nous pourrions prévoir un double créneau.

[Text]

Mr. Rideout: Maybe once we've done some scheduling we will know which ones we will anticipate to take longer and jiggle the meetings accordingly. If we're going to go to three hours, then in some cases we will have four witnesses and in other cases only three.

Mr. Worthy: But as a basic rule, 40 minutes should be ample. Then the committee can make exceptions if they are required.

Mr. Rideout: The question is whether we're going to travel around the world to see bridges of a similar size and complexity and study their pylons. Denmark is one that comes to mind. Denmark in the spring is—

Mr. Worthy: It's the wrong time of year for going that way. Maybe there are some in the other direction.

Mr. Rideout: Considering the election is now put off till the fall, we could squeeze in a trip or two.

The Chairman: The only travelling you're going to be doing, I think, is from your office to this room, or one similar to it.

Mr. Rideout: It was worth a try.

The Chairman: That would be my inclination.

Mr. Butland: I'm certainly going along with this. But if we're stuck on clause-by-clause study on March 18, then I think the flexibility has really gone out of this.

Mr. Worthy: I always like a target to shoot for. We still really haven't started to pare down the list. It might look too tight or it might look just fine, depending on that. I would like to use March 18 as something we can shoot for, recognizing that as a committee we always have the flexibility, if it's required, to move it into the early part of the following week.

The Chairman: We all agree we're going to go for March 18. We all agree we want witnesses for 40 minutes, and maybe a little longer. I'll direct the clerk to book whatever room we're in for about two and a half hours rather than two. If I see we're going to need sittings the first Thursday and then the next Tuesday, we can so agree and order at that time.

I think it's reasonable to say all of you have pared down your lists. But there's probably going to have to be a little more paring as we get into it. May I suggest, again as a starting point, that if we were to have 15 witnesses, that would be a lot of witnesses. At 40 minutes each, we could accommodate that fairly well. Again, it's a suggestion; a point of departure. There might be 3 each you absolutely have to have. You have to have these 3 and there's no getting around it. Then we're going to discuss for the next 6. Would it be agreeable to you that you get your top 3, whoever they are, then the other 6 we'll give and take on a little?

Is that agreeable to you, Mr. Butland?

Mr. Butland: I'm agreeable to everything except March 18. It may not really matter, but I just don't see why we're married to March 18. I think what's going to happen on the seventh day is we will say, okay, folks, let's wrap it up tomorrow. I don't want to be married to this room here and meet three times a day and all that stuff. We have other things to do.

[Translation]

M. Rideout: Une fois que nous aurons commencé à dresser le programme des réunions, nous saurons peut-être quels sont les témoins qui auront besoin d'une plus longue période, puis nous pourrions organiser les réunions en conséquence. Si nous prévoyons des réunions de trois heures, dans certains cas, nous pourrions entendre trois témoins et d'autres fois quatre.

M. Worthy: Dans l'ensemble, 40 minutes devraient suffire. Le comité pourra faire des exceptions à la règle si cela est nécessaire.

M. Rideout: Il faut décider si nous allons faire le tour du monde pour examiner des ponts d'une taille et d'une complexité semblables et examiner leurs pylônes. Je pense particulièrement au Danemark, au printemps ce pays est. . .

M. Worthy: Ce n'est pas la bonne période de l'année. Il y a peut-être d'autres ponts à visiter dans une autre direction.

M. Rideout: Puisque les élections générales n'auront pas lieu avant l'automne, nous aurions le temps de faire un voyage ou deux.

Le président: Vos seuls déplacements, à mon avis, seront entre votre bureau et la salle de réunion, celle-ci ou une autre.

M. Rideout: Je me devais d'essayer.

Le président: C'est personnellement ce que je voudrais faire.

M. Butland: Je suis d'accord. Si nous devons procéder à l'étude article par article le 18 mars, je ne crois pas qu'on ait vraiment de marge de manoeuvre.

M. Worthy: J'aime l'idée qu'on ait une date cible. Nous n'avons même pas commencé à établir de liste restreinte. Une fois que cette liste aura été dressée, nous saurons si nous avons suffisamment de temps. Mais j'aimerais que le 18 mars soit notre date cible; cependant, je sais que le comité dispose d'une certaine marge de manoeuvre et qu'il est possible qu'on reporte l'étude article par article au début de la semaine suivante.

Le président: Il est convenu d'essayer de procéder à l'étude article par article le 18 mars. Nous réserverons 40 minutes par témoin et peut-être un peu plus dans certains cas. Je demanderai au greffier de réserver une salle pour des séances d'environ deux heures et demie plutôt que de deux heures. Si nous constatons que nous devons nous réunir le premier jeudi du mois et le mardi suivant, nous pourrions demander au greffier de réserver une salle à ce moment-là.

Je crois qu'il est raisonnable de dire que vous avez déjà présenté une liste restreinte pour chaque parti. Cependant, il faudra réduire le nombre de témoins proposés. Si l'on entendait 15 témoins, ce serait bien. Si l'on réservait 40 minutes par témoin, nous aurions le temps. C'est simplement une proposition. Chaque parti a peut-être le nom de trois témoins qui sont absolument essentiels. Ces trois témoins doivent absolument comparaître. D'accord. Puis il faudra s'entendre sur les six autres témoins. Je propose que chaque parti choisisse ses trois principaux témoins, peu importe qui ils sont, puis qu'on négocie pour déterminer qui seront les six autres témoins.

Est-ce que cela vous convient, monsieur Butland?

M. Butland: Tout me convient sauf la date du 18 mars. Ce n'est peut-être pas vraiment important, mais je ne vois pas pourquoi on tient mordicus au 18 mars. À mon avis, le septième jour on se dira bon, ça va, terminons ça demain. Je ne veux pas être enfermé dans cette salle et rencontrer des témoins trois fois par jour. Nous avons autre chose à faire.

[Texte]

The Chairman: We're not going to be hidebound by March 18. We're going to try for it. It's reasonable that we'll get there.

Do you agree to that, generally: take your top three, whoever they are?

Mr. Rideout: Whatever Joe says.

• 1035

Mr. McGuire: Yes.

The Chairman: Do you agree to that, Dave?

Mr. Worthy: Yes.

The Chairman: Okay. I'll tell you what. You pick your top three, whoever they are. . .

Mr. Rideout: Just before we get into that, what would be helpful to me would be to know what type of evidence we're going to get from the department. If we're going to get a large amount of documentary evidence, supporting documentation on the environment and on the costing and so on, that will really determine the witnesses you'll want. If we're starting with an empty vessel, so to speak, and we have to get all the witnesses to get that evidence here, then we're going to need a lot of witnesses. But if we're going to have a lot of the environmental data before us, a lot of the math, if you want, for how this thing is going to function and how it all works, then I think that's going to dictate where we're going to be and the number of witnesses we're going to have. Until we know that, and know from the government where they're going, it's a little hard for us really to pick who it is we will want.

Mr. Worthy: I would tend to back that. Rather than just having each of us pick our three favourites, I would like us to agree on the essential ones and make sure we are accommodating people from the other list. But I would like to have a chance to discuss the merits of different witnesses, let's say, on Mr. Butland's list.

The Chairman: Before you get into that, maybe I could suggest. . . We're going to be getting documents from the department. Why don't we proceed this way? Have the government choose the first three witnesses. That'll set the stage for you.

Mr. Butland: I agree.

The Chairman: Once they have done that, you're at bat and you take whatever three you want.

Mr. Worthy: The only thought I had is that because the government people, if we can get them. . . and if we wanted more time, more flexibility. . . it may be you will want some of those witnesses on the Tuesday. We do require time to get the other witnesses here, which is why I think we were starting on the Wednesday. But it may be you will want to start with some of the government people on the Tuesday.

[Traduction]

Le président: Nous ne procéderons pas nécessairement à l'étude article par article le 18 mars. C'est ce que nous essaierons de faire. Si tout va bien, nous y parviendrons.

Acceptez-vous dans l'ensemble ce que j'ai proposé: soit de choisir vos trois principaux témoins?

M. Rideout: Je m'en remets à ce que Joe décide.

M. McGuire: Je suis d'accord.

Le président: Et vous, Dave?

M. Worthy: Aussi.

Le président: Bon. Voici ce que nous allons faire. Choisissez vos trois principaux témoins. . .

M. Rideout: Avant que nous ne choisissons nos témoins, il serait utile de savoir quel genre de témoignage présentera le Ministère. Si, par exemple, il a l'intention de nous fournir toutes sortes de documents établissant que ce projet ne présente aucun danger pour l'environnement, truffés de données financières, cela influencera notre choix de témoins. Si nous n'avons aucun renseignement, et que nous devons convoquer tous les témoins pour obtenir tous les renseignements pertinents, nous devrons accueillir beaucoup de témoins. Cependant, si nous avons une bonne partie des données sur l'environnement, si nous sommes informés des calculs effectués, le tout nous expliquant comment ce projet sera réalisé, comment le tout fonctionne, alors cela influencera notre choix des témoins et le nombre des témoins que nous entendrons. Tant que nous ne savons pas de quel genre de renseignements nous disposons, et tant que nous ne savons pas ce que le gouvernement a vraiment l'intention de faire, il est vraiment difficile de choisir les témoins.

M. Worthy: Je suis d'accord avec vous. Au lieu de demander à chaque parti de choisir trois témoins essentiels, je crois qu'on pourrait s'entendre sur ceux qui doivent vraiment comparaître tout en tenant compte des noms qui figurent sur la liste des autres partis. J'aimerais cependant pouvoir discuter des mérites de certains témoins qui figurent par exemple sur la liste de M. Butland.

Le président: Avant de discuter des témoins, je crois que. . . Nous obtiendrons des documents du Ministère. Pourquoi ne pas procéder comme suit? Nous pouvons demander au gouvernement de choisir les trois premiers témoins. nous aurons à ce moment-là toutes les données nécessaires.

M. Butland: Je suis d'accord.

Le président: Puis, chaque parti pourra choisir trois témoins.

M. Worthy: Puisque nous entendrons des fonctionnaires, s'ils peuvent venir. . . si nous voulons plus de temps, une plus grande marge de manoeuvre. . . peut-être devrions-nous entendre certains de ces témoins le mardi. Il faut un certain temps pour que les autres témoins arrivent à Ottawa, c'est d'ailleurs pourquoi, je crois, nous commençons nos réunions le mercredi. Je crois cependant qu'on pourrait commencer par les fonctionnaires le mardi.

[Text]

Mr. McGuire: Will we start with the minister?

The Chairman: I would presume.

Mr. Worthy: My sense would be to start with the minister. I would want him on the first week, I think. Accompanying him, we can have a project manager. I see on the list from the NDP we have Jim Feltham, who is the project manager within Public Works. I think that should be accommodated.

The Chairman: I have to interrupt here. What is this vote on?

Mr. Rideout: We're not allowed to know.

The Chairman: We have four here and we have four here.

Mr. McGuire: Can we agree not to hear the bells?

The Chairman: The chair would never suggest outright pairing, but if we were to remain here, we could do most of this work and the vote in the House would not be affected in any way.

Mr. Rideout: It's probably the jackboot of closure that's being exercised, Mr. Chairman.

The Chairman: I would propose, then, with your advice, that we continue, so we can at least get the organizational part done and be ready for when we come back. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: So the minister and his officials will be here. On that same day, the Wednesday, is there anyone else you'd like to have, Mr. Worthy?

Mr. Worthy: If I were going to pick from the ones I have, a key question that has come up has been the one about the dollars, which was prepared by the Transport officials in 1988.

The Chairman: That's two.

Mr. Worthy: So at some point they should be there. Whether it's the first day or not, I am not. . . I think Strait Crossing would be on everybody's list.

The Chairman: Is that SCI?

Mr. Worthy: Yes.

• 1040

The Chairman: If we agree, then those would be your three. You see, you still have two to negotiate, and we have six to play with. If it is agreeable to you, my colleagues, we will order that on the first day, which is Wednesday, March 10, we will have the minister and the Public Works officials, the Department of Transport officials, and the people from SCI.

We all agree.

The second meeting when we come together, which will be on the Thursday. . . The Liberals: go ahead.

Mr. McGuire: As far as the grass-roots people in Prince Edward Island and New Brunswick are concerned, it can be summed up in the Friends of the Island, which is an anti-bridge group. I look at the NDP's list and there are at least seven witnesses here who belong to the Friends. We could ask, for example, Don Deacon to bring whomever he wants, a complement of two or whatever, to represent the Friends of the Island.

[Translation]

M. McGuire: Est-ce que le premier témoin sera le ministre?

Le président: Je crois que oui.

M. Worthy: Je crois qu'il faudrait commencer par le ministre. Je voudrais l'entendre dès la première semaine. Il pourrait être accompagné d'un des chargés du projet. Les Néo-démocrates ont proposé d'inviter Jim Feltham, qui est chargé de projet à Travaux publics. Il ne devrait pas y avoir de problème.

Le président: Je dois vous interrompre. Sur quoi ce vote porte-t-il?

M. Rideout: On ne veut pas nous le dire.

Le président: Il y a quatre députés de l'opposition et quatre députés ministériels.

M. McGuire: Pouvons-nous simplement convenir de ne pas entendre la sonnerie?

Le président: Le président n'aurait jamais proposé le pairage, mais si nous restions ici, nous pourrions finir la réunion et cela ne changerait rien au vote à la Chambre.

M. Rideout: Il s'agit probablement d'une motion de clôture monsieur le président.

Le président: Si vous êtes d'accord, je propose de poursuivre la réunion de sorte que tout soit organisé quand nous reviendrons après la semaine d'ajournement. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Le ministre et ses fonctionnaires seront des nôtres. Monsieur Worthy, avez-vous un autre témoins à proposer pour la même journée, le mercredi?

M. Worthy: Si je dois choisir dans la liste qu'on a préparée, je pense à la question financière, car on avait d'ailleurs entendu des commentaires des fonctionnaires du ministère des Transports en 1988 à cet égard.

Le président: Bon, cela fait deux témoins.

M. Worthy: Ils devraient être invités. Que ce soit la première journée ou plus tard, je ne suis pas. . . je crois que le Groupe Straight Crossing devrait figurer sur toutes les listes.

Le président: S'agit-il du Groupe SCI?

M. Worthy: Oui.

Le président: Si nous sommes d'accord, ce serait donc vos trois témoins. Il nous en reste encore deux à négocier, sur un choix de six. Si vous êtes d'accord, nous convoquerons donc ces témoins pour le premier jour, soit le mercredi 10 mars. Nous entendrons le ministre et les fonctionnaires des Travaux publics, les fonctionnaires du ministère des Transports et les représentants de SCI.

Nous sommes tous d'accord.

Pour la deuxième réunion, qui aura lieu le jeudi. . . Je demande aux Libéraux de proposer leur choix de témoins.

M. McGuire: En ce qui concerne les représentants de la population de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, ils se regroupent sous le vocable Friends of the Island, un groupe opposé à la construction d'un pont. En consultant la liste du NDP, j'y vois au moins sept témoins qui font partie de ce groupe. Nous pourrions par exemple demander à Don Deacon de se faire accompagner par deux personnes, afin de représenter les Friends of the Island.

[Texte]

Then the Islanders for a Better Tomorrow—these are the pro-bridge group—would have their chairman and a witness or an assistant.

The Chairman: All right.

Mr. McGuire: Then the other two groups that are most affected here are going to be the fishermen, who are the P.E.I. Fishermen's Association and the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick. We could have them together, as a suggestion, as a fishermen's lobby or whatever.

Mr. Rideout: And then the workers.

Mr. McGuire: And then the Marine Atlantic workers, who are the most directly affected group, I think.

The Chairman: The first one would be for your second round, shall we say. So can we agree on your first round: Friends of the Island, Islanders for a Better Tomorrow, and then—

Mr. Rideout: We are looking at those as one, not four. The way we are looking at it is you have—

Mrs. Sparrow: Oh, come on.

Mr. Rideout: Yes, we're trying to be fair.

Mrs. Sparrow: One, two, five, six.

Mr. Rideout: That's right. If we do it right, we'll have six.

The Chairman: All right. I know you are going to do it politically correctly.

Can we agree we will have Friends of the Island and Islanders for a Better Tomorrow—

Mr. Rideout: And the fishermen and the workers. That's all we are concerned with.

The Chairman: And then we will have the P.E.I. and maritime fishermen together. Then you will have another one or two to negotiate, if you want, in the second round. Is that agreeable?

Mr. McGuire: Okay.

The Chairman: All right, so we agree with those. Now we go to Mr. Butland. This would be on March 11 also, which is a Thursday.

Mr. Butland: Mr. Chairman, I would appreciate it if you gave me a day. I inherited this portfolio yesterday. We have enough to get started on. After hearing what they are proposing, I think things will go well.

The Chairman: All right. What I suggest to you, then, is that generally speaking we accept the top three priorities of the NDP, unless there is such a furore and an uproar that we cannot, for some reason, as a committee. But all things being equal, if you have your three, the Liberals have their three, you will have your top three.

Mr. Rideout: Mr. Chairman, I am not trying to get something extra on this side, but I think the fishermen and the workers are critical components, the environment is a critical component, and the actual cost and how this thing is going to

[Traduction]

Ensuite, les *Islanders for a Better Tomorrow*—il s'agit du groupe en faveur de la construction d'un pont—seraient représentés par leur président et un autre témoin ou un adjoint.

Le président: Très bien.

M. McGuire: Enfin, les deux autres groupes les plus touchés sont les pêcheurs, représentés par la P.E.I. Fishermen's Association et l'Union des pêcheurs des Maritimes au Nouveau-Brunswick. Nous pourrions entendre ces témoins en même temps, en tant que groupes de pression en faveur des pêcheurs.

M. Rideout: Il reste encore les travailleurs.

M. McGuire: Oui, il reste les travailleurs de Marine atlantique, le groupe le plus directement touché, je pense.

Le président: Les premiers représenteraient votre deuxième groupe de témoins, disons. Pouvons-nous nous entendre alors au sujet de votre premier groupe de témoins, c'est-à-dire les Friends of the Island, les *Islanders for a Better Tomorrow*, et ensuite. . .

M. Rideout: Nous considérons ces groupes comme un témoin et non quatre. Apparemment, vous avez. . .

Mme Sparrow: Allons donc.

M. Rideout: Oui, nous essayons d'être justes.

Mme Sparrow: Cela fait un, deux, cinq, six.

M. Rideout: C'est exact. Si nous nous y prenons bien, nous en aurons six.

Le président: Très bien. Je sais que vous allez agir dans le respect des canons de la politique.

Pouvons-nous convenir d'entendre les *Friends of the Island* et les *Islanders for a Better Tomorrow*. . .

M. Rideout: Ainsi que les pêcheurs et les travailleurs. C'est tout ce qui nous préoccupe.

Le président: Et nous recevrons ensuite les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard et ceux des Maritimes ensemble. Maintenant, il nous reste encore un ou deux témoins à négocier, si vous voulez, pour la deuxième série de témoins. Êtes-vous d'accord?

M. McGuire: D'accord.

Le président: Très bien, nous sommes donc d'accord. Nous passons maintenant à M. Butland. Il s'agit de témoins pour le 11 mars également, qui est un jeudi.

M. Butland: Monsieur le président, je vous serais reconnaissant de m'accorder une journée. J'ai hérité de cette fonction hier seulement. Nous avons déjà ce qu'il nous faut pour commencer. Après avoir entendu ce que les autres proposent, je pense que tout va bien aller.

Le président: Très bien. Je propose donc que nous acceptions les trois premières suggestions du NPD, à moins que, pour une raison quelconque, elles ne soulèvent un véritable tollé au sein du comité. De cette façon, nous aurions tous le même nombre de témoins, trois pour vous, trois pour les Libéraux et vous-même auriez vos trois témoins principaux.

M. Rideout: Monsieur le président, je n'essaie pas d'obtenir quelque chose de plus pour nous, mais je pense que les pêcheurs et les travailleurs représentent un élément critique, tout comme l'environnement, ainsi que les coûts et le

[Text]

function are critical. So there really are just four main areas. Whether we have three or four, or who is putting them on the list... I think there is no way we on this side can go forward without knowing we are going to cover at least those four areas with at least a witness or an organization for each one. I just wanted that on the record. Whether or not it is three, or whoever it is, I think we have to cover the workers from Marine Atlantic, the fishermen, and the compensatory package that is there, plus the environment, plus whether this thing can work financially. To me, those are the four critical areas that have to be dealt with.

Mr. Worthy: Mr. Butland had the fishermen's association on his list, up at the top, so that has already been selected. He also has the ferry workers. I assume they would be in the same package as Marine Atlantic.

Mr. Rideout: Yes.

Mr. Worthy: So with his cooperation, I think we could all agree, because I too would like to hear from them. So if Mr. Butland would put that on his list, then we basically would be able to accommodate what you feel are the essentials there.

• 1045

The Chairman: We have them on the Liberal's list—the P.E.I. fishermen.

Mr. Worthy: Yes, the fisherman but not the Marine Atlantic...

The Chairman: Remember that this is just the first round; we have six more. If you feel you haven't had enough of one or the other, then on Thursday, after we have heard our last witness, we could choose the other six.

Mrs. Sparrow: With all due respect, Mr. Chairman, we have to give the witnesses some lead time to make travel arrangements and prepare their brief. I respect Mr. Butland's concerns about his just inheriting this portfolio, but I think it's necessary that he submit the names to the clerk by Friday. In this way we will have the whole week to get organized, because I would hate to come back the following week and end up with nobody here.

Mr. Butland: You'll have the names tomorrow.

Mrs. Sparrow: That's fair.

Mr. Worthy: I'd like to have the committee discuss it because I notice that a number of the people on the list are involved in the case that will be taking place in Toronto next week, the Federal Court case. It hasn't been mentioned but that is a stage where the environmental issue is very much being reviewed. For that reason I don't think it should be reviewed here. I notice that at least six of the potential witnesses are involved in the court case there, and as one committee member, I would be concerned that we not get into retrying a case that's already in front of a court. There are other ways for us to address the environmental issue without trying to retry a case that is now before the Federal Court.

[Translation]

fonctionnement de cette entreprise. Il n'existe donc en réalité que quatre éléments principaux. Peu importe que nous entendions trois ou quatre témoins, et peu importe qui les inscrit sur la liste... Je pense que de notre côté nous ne pouvons absolument pas accepter de poursuivre sans savoir que nous avons tenu compte au moins de ces quatre éléments en recevant au moins un témoin ou un groupe représentant chacun de ces éléments. Je tenais simplement à le dire publiquement. Peu importe que nous entendions trois témoins ou non, peu importe qui ils sont, je pense que nous devons entendre les travailleurs de Marine atlantique ainsi que les pêcheurs, et que nous devons savoir quelle indemnisation leur sera offerte, en plus d'examiner la question de l'environnement et les aspects financiers du projet. À mon sens, ce sont là les quatre éléments cruciaux dont nous devons nous préoccuper.

M. Worthy: M. Butland avait l'Association des pêcheurs en tête de liste, et nous avons déjà choisi ces témoins. Il a également les employés de traversiers. Je suppose qu'ils feraient partie du même groupe que les travailleurs de Marine atlantique.

M. Rideout: En effet.

M. Worthy: S'il veut bien accepter, je pense que nous pourrions nous mettre d'accord, car je voudrais également entendre ces gens. Si M. Butland acceptait d'inscrire ce groupe sur sa liste, nous serions ainsi en mesure d'entendre tous les témoins que vous jugez essentiels.

Le président: Nous les avons sur la liste des Libéraux—les pêcheurs de l'île-du-Prince-Édouard.

M. Worthy: Oui, les pêcheurs, mais pas les employés de Marine atlantique...

Le président: N'oubliez pas qu'il s'agit seulement de la première série; nous en avons six autres. Jeudi, après avoir entendu notre dernier témoin, si vous estimez que nous n'en avons pas entendu suffisamment, vous pourriez choisir les six autres.

Mme Sparrow: Sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, nous devons donner aux témoins le temps nécessaire pour organiser leur déplacement ici et préparer leur mémoire. Je comprends les préoccupations de M. Butland, à qui l'on vient tout juste de confier cette tâche, mais je pense qu'il doit remettre sa liste de noms au greffier au plus tard vendredi. De cette manière, nous aurons toute la semaine pour prendre les dispositions voulues, sinon je crains fort que la semaine suivante, nous risquions de nous trouver sans témoins.

M. Butland: Vous aurez les noms demain.

Mme Sparrow: C'est bien.

M. Worthy: Je vois qu'un certain nombre de personnes inscrites sur la liste sont engagées dans l'affaire qui sera jugée à la Cour fédérale à Toronto la semaine prochaine et j'aimerais que le comité en discute. On n'en a pas parlé, mais il s'agit d'une étape où la question de l'environnement fera l'objet d'un examen. Je ne pense donc pas que nous devrions faire la même chose ici. Je remarque qu'au moins six de nos témoins éventuels sont engagés dans l'affaire en instances, et à titre de membres du comité, je voudrais éviter que nous reprenions une affaire déjà en instances devant un tribunal. Nous avons d'autres moyens d'examiner l'aspect environnemental du projet sans reprendre une affaire dont la Cour fédérale est actuellement saisie.

[Texte]

The Chairman: There's a way around this. We've generally agreed that the first nine witnesses will be acceptable. For the last six you might fax a list of the witnesses you would like to see. If we got 10 names rather than just six, I would instruct the clerk to contact the ten people and put them on standby. In this way we can say these are the 10 and we'll let you know the precise time on Thursday, or if you will be coming at all.

If we could agree on that, then the next two witnesses for the Conservatives, the Liberals and the NDP—if you would take it upon yourselves to fax these by Tuesday of next week, which is March 2...perhaps you only want one more, I don't know. If you must have three or four, we'll put those down and we'll contact them. It's generally agreed that you probably won't get all 21 that you want, Mr. Butland, but I think we'll come out with a fairly reasonable package for all of us. In this way you can hear whoever you want and get the information you need.

Mr. Rideout: I hate to be a pain in certain parts of your anatomy, Mr. Chairman, but the other issue is the actual case, which may include a whole different complexion... My guess is that there won't be a decision until we're all done. If a decision does come down quickly, and it says you don't need further assessments or you do, it will really determine how we're going to function. As a general statement it looks like a good idea, but there is an overhanging cloud that affects everything we're going to do.

The Chairman: We can agree that we'll look at the other witnesses if a decision is forthcoming from the court, but for the first nine witnesses, for the first two days at least, we're fairly well set. We have a working model of what to do with the next six, and subject to the court decision, if there is one, you might have somebody else.

• 1050

Mr. McGuire: Mr. Worthy, what effect will the court decision have on the government's legislation? Would you withdraw or would you continue with the enabling legislation?

Mr. Worthy: It's too difficult to foresee that. For instance, take the two alternatives that have already been mentioned. The first is that everything looks fine and you don't need another assessment. Obviously, that would mean that this enabling legislation is appropriate and the government would proceed. If they came back and said you have to conduct another environmental assessment, obviously the government would do that.

However, I suspect that the enabling legislation still needs to be in place. That's what this is—enabling legislation that allows the government to proceed, but the government has said all along that if they can't satisfy the environmental problems, they won't proceed. So my sense is that what happens there is independent of what we're doing, if we as a legislative committee stick to this enabling legislation.

Mr. McGuire: That's fine.

[Traduction]

Le président: Il y a une façon de contourner cette difficulté. Nous nous sommes mis d'accord sur l'acceptabilité des neuf premiers témoins. Pour ce qui est des six autres, vous pourriez télécopier une liste des témoins que vous aimeriez entendre. Si nous avons dix noms au lieu de six seulement, je dirais au greffier de communiquer avec les dix personnes en question et de leur demander de se tenir prêtes. Nous aurions ainsi cette liste de dix témoins confirmés et nous leur ferions savoir l'heure précise de leur comparution jeudi, ou même s'ils doivent comparaître.

Si nous pouvions nous entendre là-dessus, c'est-à-dire deux autres témoins pour les Conservateurs, pour les Libéraux et pour les NPD—vous pourriez nous faire parvenir la liste par télécopieur d'ici mardi prochain, le 2 mars...vous n'aurez peut-être qu'un seul autre nom à proposer, je n'en sais rien. Si vous en avez trois ou quatre à proposer, nous inscrirons ces noms et nous contacterons les intéressés. Il est généralement entendu que vous n'obtiendrez probablement pas les 21 témoins que vous voulez entendre, M. Butland, mais je pense que nous en arriverons à une liste assez acceptable à tous. Nous pourrions ainsi entendre toutes les personnes que vous avez choisies et obtenir les informations dont vous avez besoin.

M. Rideout: Je déteste être casse-pied, monsieur le président, mais il s'agit de l'affaire en instance, qui risque de montrer cette affaire sous un tout autre jour... Je pense qu'une décision ne sera pas prise avant que nous ayons terminé nos travaux. Si la décision est prise rapidement, qu'elle dise que d'autres évaluations s'imposent ou non, cela influencera vraiment ce que nous allons faire. De façon générale, il me semble que c'est une bonne idée, mais il y a cette affaire en instance qui risque d'influencer nos travaux.

Le président: Nous pouvons convenir d'examiner la possibilité d'entendre d'autres témoins si une décision de la Cour est rendue bientôt, mais en ce qui concerne les neuf premiers témoins, qui comparaitront les deux premiers jours, tout semble assez bien réglé. Nous savons ce que nous allons faire à propos des six témoins suivants et sous réserve de la décision de la Cour, si elle est rendue, vous voudrez peut-être entendre d'autres témoins.

M. McGuire: Monsieur Worthy, quelle répercussion la décision judiciaire aura-t-elle sur le projet de loi du gouvernement? Retirez-vous la mesure habilitante ou continuerez-vous son étude?

M. Worthy: Il est difficile de le prévoir. Voyons, par exemple, les deux possibilités que nous avons déjà mentionnées. La première est que tout semble parfait et qu'une autre évaluation n'est pas nécessaire. Évidemment, cela signifierait que cette mesure habilitante est acceptable et le gouvernement poursuivrait son étude. Si la Cour décidait que nous devons faire une autre évaluation environnementale, le gouvernement le ferait évidemment.

Cependant, je pense que la mesure habilitante a sa raison d'être. C'est ce qu'elle est—une mesure habilitante, c'est-à-dire qu'elle permet au gouvernement d'aller de l'avant, mais le gouvernement a toujours dit que s'il ne pouvait pas régler les problèmes environnementaux, il renoncerait à son projet. J'estime donc que ce qui se passe là-bas n'a rien à voir avec nos travaux, si notre comité législatif continue d'étudier cette mesure habilitante.

M. McGuire: C'est bien.

[Text]

The Chairman: I will summarize what we have agreed to and then I think we can wrap this up. We have agreed that we are going to try to get this bill out by the 18th, but we are not bound by that deadline. We have agreed that we will meet on Wednesday, March 10 from 3:30 p.m. to 5:30 p.m., and on Thursday from 10 a.m. to 12:15 p.m., and then again from 3:30 p.m. to 5:30 p.m. For each of those slots we invite the three priorities of each of the three parties, and you will have these in the hands of the clerk by Monday.

The next thing we've agreed on is that by Tuesday, March 2, at 4 p.m., you will hand in the second round of people you want to hear from. We will contact them and ask them to come, subject of course to the outcome of the court case, and then we'll have to reassess it. But all things being equal, we're ready to go.

If you must have four witnesses, then put four names down. We'll contact them and they'll be ready. If you only need one more witness then just put one name down and we can go from there. We will fit them into either of the two slots that are available to us the following Tuesday, March 16. On Wednesday there is one time slot, on the Thursday we'll go for the morning time slot, and in the afternoon we'll go to clause-by-clause study if everything works out. Is that agreed?

Mr. Worthy: I know the chairman will be fair with this, but if one group wants 15 names and the others want three, I assume we wouldn't be contacting all 15. The committee would have a chance to—

The Chairman: No, the chair will contact 10 at the most. That's just to give us some leeway.

Mr. Worthy: Okay.

The Chairman: You might put in only five names, which will even preclude that. Are you in agreement?

Mr. Rideout: We're working even more towards agreement, Mr. Chairman.

The Chairman: I can't believe this.

Mr. McGuire: I made a suggestion to Steve, and he's agreed, that one of his three will be the Marine Atlantic workers, Mr. Sexton and his group.

Mr. Rideout: So that gives us the whole parameter.

The Chairman: So you've got the whole shot that you want. Are you agreed to that, Mr. Butland?

Mr. Butland: Yes.

The Chairman: All right, we're agreed. We will reconvene on Wednesday, March 10, at 3:30 p.m. The clerk will tell us where to meet.

Mr. Schneider: I have a brief comment, Mr. Chairman. I noticed that the NDP list was so well prepared that even before Mr. Butland had a chance to comment, four of his suggestions were picked up by the other parties.

[Translation]

Le président: Je vais résumer ce que nous avons convenu de faire et nous pourrions ensuite mettre fin à la séance. Nous avons convenu de tenter de terminer l'étude de ce projet de loi d'ici au 18, mais nous ne sommes pas tenus de respecter cette date. Nous avons convenu de nous réunir le mercredi 10 mars de 15 h 30 à 17 h 30, le jeudi 10 mars de 10 h à 12 h 15, ainsi que de 15 h 30 à 17 h 30. Pour chacune de ces réunions, nous invitons les trois témoins choisis en priorité par chacun des trois partis et vous aurez remis ces noms au greffier d'ici à lundi.

Nous avons également convenu qu'au plus tard le mardi 2 mars à 16 h, vous remettrez la liste de la deuxième série de témoins que vous voulez entendre. Nous communiquerons avec eux pour les inviter à comparaître, sous réserve évidemment de l'issue de l'affaire en instance, car nous devrons alors réexaminer la question. Toutes choses égales d'ailleurs, nous sommes prêts.

Si vous voulez entendre quatre autres témoins, inscrivez quatre noms. Nous communiquerons avec eux et ils seront prêts à comparaître. Si vous ne voulez entendre qu'un autre témoin, inscrivez simplement un nom et nous verrons. Nous entendrons les autres témoins lors d'une réunion tenue dans l'un des deux créneaux disponibles le mardi suivant, soit le 16 mars. Un créneau est disponible mercredi, ainsi que le jeudi matin, et l'après-midi, nous passerons à l'étude du projet de loi article par article, si tout va bien. Êtes-vous d'accord?

M. Worthy: Je sais que le président fera preuve d'équité, mais si un groupe veut entendre 15 témoins, tandis que l'autre n'en veut que trois, je suppose que nous ne communiquerions pas avec les 15 témoins. Le comité aurait la possibilité de...

Le président: Non, le président communiquera avec dix témoins au plus. Nous aurons simplement un peu de latitude.

M. Worthy: Bien.

Le président: Vous pourriez proposer seulement cinq noms, ce qui éviterait tout problème. Êtes-vous d'accord?

M. Rideout: Nous travaillons d'arrache-pied pour nous entendre, monsieur le président.

Le président: Je n'arrive pas à le croire.

M. McGuire: J'ai fait une suggestion à Steve, il l'a acceptée. J'ai proposé que l'un de ses trois témoins soit le groupe des représentants des travailleurs de Marine Atlantic, c'est-à-dire M. Sexton et son groupe.

M. Rideout: Nous avons donc ainsi tous les éléments en cause.

Le président: Vous avez donc tous les groupes de témoins que vous voulez. Êtes-vous d'accord, monsieur Butland?

M. Butland: Oui.

Le président: Très bien, nous sommes d'accord. Nous nous réunirons de nouveau le mercredi 10 mars à 15 h 30. Le greffier nous fera savoir où se tiendra la réunion.

M. Schneider: J'ai un bref commentaire, monsieur le président. J'ai remarqué que la liste du NPD était tellement bien préparée que même avant que M. Butland ait la possibilité de parler, quatre de ses suggestions étaient reprises par les autres partis.

[Texte]

The Chairman: That shows that you are all doing a lot of research and that you were all in agreement before you came.

This meeting is adjourned until March 10.

Wednesday, March 10, 1993

• 1534

The Chairman: Order.

Colleagues, we're ready to begin our deliberations on Bill C-110, an act respecting the Northumberland Strait Crossing.

• 1535

I'd like to introduce our staff. Mr. Louis-Phillipe Côté is our legislative counsel. Mollie Dunsmuir and Dan Shaw are research officers, and Bill Farrell will act as the legislative committee clerk.

Our first witness before the committee will be an old colleague. Welcome, Mr. Minister. I understand, Mr. Minister, you have your officials with you: Mr. Jim Feltham, Mr. Greg Vaughan, and Mr. Reg Evans.

Hon. Elmer M. MacKay (Minister of Public Works): That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you like to have them come to the table?

Mr. MacKay: I think that would be appropriate, if that meets with the committee's approval.

The Chairman: I welcome all three of you as witnesses. It is my understanding, Mr. Minister, that you will be making an opening statement, and after that we will follow our usual rules of procedure with questioning. We're working on a 40 to 45 minute schedule. I know your time is very important.

So with those very few opening remarks by myself, Mr. Minister, I invite you to give testimony.

Mr. MacKay: Thank you very much, sir. Colleagues, I will make a statement, and I'll try to keep it short, because I know long statements are not viewed with great favour by you or by the committee.

But to put this in perspective, if I may, the government, as colleagues know, has been actively involved with the development of the Northumberland Crossing project since 1985, when the private sector approached Public Works Canada with proposals for a permanent link. That action led to a subsequent formal call for development proposals. Since its inception, the government has viewed this project on the basis of several criteria, five major ones that I will set out at this time.

The project has to be environmentally sound. Second, it must be technically feasible. Third, it must have the approval of the governments of New Brunswick and Prince Edward Island. Fourth, it must maximize the use of Atlantic Canada's suppliers. And it must be financially viable.

[Traduction]

Le président: Cela montre que vous faites tous beaucoup de recherche et que vous étiez tous d'accord avant même de venir.

La séance est levée jusqu'au 10 mars.

Le mercredi 10 mars 1993

Le président: La séance est ouverte.

Chers collègues, nous sommes prêts à commencer nos délibérations sur le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

J'aimerais vous présenter notre personnel. M. Louis-Philippe Côté est notre conseiller législatif. Mollie Dunsmuir et Dan Shaw sont nos agents de recherche et Bill Farrell est le greffier de notre comité.

Notre premier témoin est un vieux collègue. Bienvenue, monsieur le ministre. Je crois, monsieur le ministre, que vous êtes venu accompagné de certains de vos collaborateurs: M. Jim Feltham, M. Greg Vaughan et M. Reg Evans.

L'honorable Elmer M. MacKay (ministre des Travaux publics): C'est exact, monsieur le président.

Le président: Aimerez-vous qu'ils s'installent avec vous à la table?

M. MacKay: Ce serait une bonne chose, je crois, si cela vous convient.

Le président: Vous êtes maintenant vous aussi nos témoins et je vous souhaite la bienvenue. Je crois comprendre, monsieur le ministre, que vous avez l'intention de commencer par nous faire une allocution. Ensuite, conformément à notre procédure habituelle nous passerons aux questions. Nous avons prévu de vous consacrer 40 à 45 minutes. Je sais que votre temps vous est compté.

Ces remarques étant faites, monsieur le ministre, je vous invite à déposer.

M. MacKay: Merci beaucoup, monsieur. Chers collègues, je vais vous faire une déclaration et j'essaierai d'être aussi bref que possible car je sais que vous n'aimez pas trop les longs discours.

Comme vous le savez, le gouvernement participe activement à l'élaboration du projet de franchissement du détroit de Northumberland depuis que le secteur privé nous a approchés en 1985 avec des propositions visant la construction d'un raccordement fixe. Par la suite, nous avons officiellement lancé un appel de propositions en ce qui a trait au développement de ce projet. Depuis son lancement, le projet a été revu par le gouvernement en fonction de plusieurs critères dont cinq en particulier qu'il considère comme étant les plus importants, à savoir:

Le projet doit respecter l'environnement. Deuxièmement, il doit être réalisable sur le plan technique. Troisièmement, il doit être approuvé par les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. Quatrièmement, il doit faire appel autant que possible à des fournisseurs de la région de l'Atlantique. Et il doit être financièrement viable.

[Text]

With regard to the environment, this project has been subject to an extensive public review process. Indeed, we believe all relevant environmental laws and guidelines have been met. The technical aspect of this project has been carefully developed to ensure a structure can be built and maintained that is completely safe and that has a life expectancy of at least 100 years.

Both New Brunswick and Prince Edward Island have been active in the development of this project and support the process. I understand they will be appearing before this committee to express their position. I understand as well that members have been provided with a copy of the federal-provincial agreement which spells out the details.

This project will have a major impact on Atlantic Canada. Indeed, the developer has been required to demonstrate that a significant level of the benefits would accrue to the region. It's estimated that some 70% of the total benefits will flow to Atlantic Canada.

The financial aspect of the project is the subject of this bill, C-110. Only when all of the other criteria to which I referred are satisfied can the project proceed on the basis of a payment of an annual subsidy. The amount for the subsidy must be no greater than the future avoidable costs of the ferry service. This has been determined to be \$42 million in 1992 dollars. I understand that Transport Canada officials will appear before this committee later today to explain the detailed calculations of this amount.

To ensure the financial viability within the established ceiling, the government has made it a requirement that legislative authority be granted for the annual subsidy payment. This would assist the private sector's ability to arrange financing and thereby assure the best cost option for the government.

It's understandable that a development of this magnitude has attracted strong opinions on both sides of the issue. While I can appreciate the desire of some people to leave things the way they are, it's the government's opinion that an excellent opportunity exists to proceed with the project, which will not only improve the level of transportation service between the island and the mainland, but will also have a beneficial economic impact on Atlantic Canada. This notion is clearly shared by the maritime provincial governments.

● 1540

As I mentioned earlier, Mr. Chairman, I don't intend to give a lengthy statement. I have with me the project manager, Jim Feltham, who will explain the environmental and technical reviews which have been carried out, and Greg Vaughan, the project leader, who will explain the financial aspects of the proposal. I think it would be useful to view this project not in isolation, but as one part of the transportation developments of Atlantic Canada. In other words, it's not a project standing alone.

Mr. Chairman, as a long-term member of the House you will know that governments in Atlantic Canada have traditionally placed great emphasis on strategic infrastructure and highways, as part of regional development and other

[Translation]

En ce qui concerne l'environnement, le projet a fait l'objet d'un processus d'examen public complet, et nous sommes convaincus qu'il respecte toutes les lois et directives en matière d'environnement. Les aspects techniques du projet ont été conçus avec le plus grand soin de manière à ce que l'ouvrage qui sera construit et entretenu présente toutes les garanties de sécurité et ait une durée utile d'au moins 100 ans.

Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard ont participé activement à l'élaboration de ce projet et appuient le processus suivi. Je crois comprendre qu'elles viendront exposer leur position au comité. Je crois également comprendre que les membres ont reçu un exemplaire de l'entente fédérale provinciale, dans laquelle ils trouveront tous les détails.

Ce projet entraînera des retombées importantes pour la région de l'Atlantique, et le promoteur a dû prouver que sa proposition remplit cette condition. On estime que 70 p. 100 des retombées économiques totales profiteront à la région de l'Atlantique.

Les aspects financiers du projet font l'objet du projet de loi C-110. C'est seulement lorsque tous les autres critères que j'ai précédemment énumérés auront été respectés que le projet pourra être lancé sur la base du versement d'une subvention annuelle. Le montant de la subvention ne doit pas être supérieur au coût qui aurait autrement été engagé dans l'exploitation du service de traversier. Ces coûts ont été évalués à 42 millions en dollars de 1992. Je sais que des hauts fonctionnaires de Transports Canada se présenteront plus tard aujourd'hui devant le comité pour expliquer la méthode employée pour calculer ce montant.

Pour assurer la rentabilité du projet dans les limites financières établies, le gouvernement a posé comme condition que le versement d'une subvention annuelle soit prévue par la loi. La planification financière de l'entrepreneur en sera ainsi facilitée et le gouvernement bénéficiera de ce fait de la meilleure solution possible au niveau des coûts.

Il est normal qu'un projet de cet envergure suscite des divergences d'opinions très fortes. Bien que je puisse comprendre les motivations de ceux qui veulent garder les choses comme elles sont, le gouvernement est d'avis que nous avons une excellente occasion de réaliser un projet qui non seulement améliorera les services de transport entre l'île et le continent mais aussi qui aura des retombées majeures pour les provinces de l'Atlantique. Les gouvernements des provinces de l'Atlantique partagent manifestement notre avis.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, monsieur le président, je n'ai pas l'intention de m'éterniser sur le sujet. Je suis accompagné du gestionnaire du projet, M. Jim Feltham, qui vous entretiendra des examens environnementaux et techniques qui ont été effectués et de M. Greg Vaughan, chef de projet, qui vous expliquera les aspects financiers. Je crois qu'il serait utile de ne pas considérer ce projet isolément mais comme un élément de l'amélioration de l'infrastructure des transports de la région atlantique. En d'autres termes, ce projet fait partie d'un ensemble.

Monsieur le président, vous n'êtes pas sans ignorer, étant député à la Chambre depuis si longtemps, que les gouvernements du Canada atlantique ont de manière traditionnelle accordé la priorité aux infrastructures et aux

[Texte]

considerations to help this part of Canada grow and develop. In considering the merits of this project, I hope we will look at the effect on Prince Edward Island, for example, if other areas of Atlantic Canada spend a great deal of money upgrading their highway systems but Prince Edward Island has no way of accessing this improved highway network.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Will your officials be making a statement?

Mr. MacKay: It's up to you, but I would propose opening the matter for questioning.

Mr. McGuire (Egmont): Welcome, Mr. Minister. It's been a long road, as you indicated in your statement. It's been only eight years, but the bridge is nine miles.

On page three of your statement I see at least five concerns that had to be satisfied before the project could go ahead. I don't know if the concerns of the fisheries and ferry workers are included there, but a major concern in Prince Edward Island has been and continues to be the fishermen and what the future holds for them if the project goes ahead and there is sufficient environmental damage to the fishery that they'll no longer be able to participate in an industry which they, their fathers, and grandfathers have participated in since the beginning of the province.

In my mind it's a major concern, because it's people's livelihoods we're talking about here, and they could be affected on a permanent basis. Could the minister could explain how he has limited these concerns for the fishermen, and what he proposes to do if unacceptable environmental damage occurs during construction of the bridge?

Mr. MacKay: Arrangements to protect the interests of the fishing sector have been one of the major parts of this consideration. As you know, the Premier of Prince Edward Island was particularly interested in this, as were the other premiers.

People usually don't consider this, but the ferry itself disrupts fishing to an extent in the corridor, although not in the same way as a bridge perhaps. This is something I just mention in passing. People often forget about that.

As far as the long-term viability of the fishing industry, there's no guarantee of how it will be, and we've seen from recent events that the government has responded whenever there's been a crisis.

• 1545

I'm not a prophet and I don't have the technical ability to predict with certainty what will happen, but it seems that provisions have been made for the establishment of a fund. A liaison committee has been set up. This is being monitored very closely. It's certainly the intention that the fishing sector will be compensated for any damage that can be ascertained. In terms of what the effect on certain types of fisheries will be, again it's difficult to predict.

I want to throw another element in here that interests me personally. In some parts of the world they are putting structures in the water to encourage certain types of fishing activities: Cape Hatteras; off the island of Truk, as a result of

[Traduction]

réseaux routiers qu'ils considèrent comme un instrument indispensable au développement économique de cette région. J'espère qu'en étudiant les mérites de ce projet, nous n'oublierons pas les conséquences pour l'Île-du-Prince-Édouard, au cas où par exemple, les autres régions du Canada atlantique décidaient d'investir massivement dans leur infrastructure routière et que l'Île n'y ait pas accès.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Vos collaborateurs ont-ils l'intention de faire des déclarations?

M. MacKay: C'est à vous d'en décider mais je proposerais que nous passions directement aux questions.

M. McGuire (Egmont): Bonjour, monsieur le ministre. La route a été longue, comme vous l'avez indiqué dans votre déclaration. Cela ne fait que huit ans mais le pont fait neuf milles de long.

À la page trois de votre allocution vous citez les cinq grands critères qui devront être satisfaits pour que ce projet ait le feu vert. Je ne sais si dans ces critères vous avez inclus le sort des pêcheurs et des employés des traversiers. Depuis le début les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard s'inquiètent de l'avenir réservé aux pêcheurs au cas où ce projet serait approuvé car ils craignent des dommages suffisamment importants pour l'environnement les empêchant de continuer à participer à une industrie traditionnelle depuis que cette province existe.

À mes yeux c'est un problème majeur car ce sont leurs moyens de subsistance qui sont en jeu et ils pourraient être affectés sur une base permanente. Le ministre pourrait-il nous expliquer ce qu'il a fait pour que le problème ne se pose pas et ce qu'il a l'intention de faire si des dommages inacceptables pour l'environnement surviennent pendant la construction du pont?

M. MacKay: Protéger les pêches était une de nos priorités. Comme vous le savez, c'était aussi une des priorités du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard et il n'était pas le seul.

Généralement les gens n'y pensent pas mais les traversiers eux-mêmes sont un facteur de perturbation pour les pêches, cependant peut-être pas de la même manière qu'un pont pourrait l'être. Je me permets de le rappeler en passant car souvent les gens l'oublient.

Pour ce qui est de la viabilité à long terme de l'industrie des pêches, il n'y a aucune garantie mais les derniers événements nous ont montré que le gouvernement est toujours prêt à intervenir chaque fois qu'il y a une crise.

Je ne suis pas prophète, et comme je ne suis pas un spécialiste des pêches non plus, je ne peux pas prédire avec certitude ce qui se passera. Je sais cependant qu'on a constitué une caisse et qu'un comité de liaison a été créé. On suit la question de très près. Les pêcheurs qui seraient éventuellement lésés seront indemnisés. Je répète qu'il est difficile de prédire quelles seront les conséquences de ce projet pour la pêche de certaines espèces.

J'aimerais porter à votre attention un fait que j'ai trouvé intéressant. Dans certaines parties du monde, on installe des constructions dans l'eau pour favoriser certaines activités de pêche. C'est ce qu'on a fait au Cap Hatteras, au large de l'île

[Text]

debris that has been in the water since the Second World War; indeed, I think they're sinking the odd ship off the coast of British Columbia to put the kinds of structures in the water that encourage certain types of marine life. For this reason, I don't know whether it's necessarily fanciful to say that should this bridge proceed that the abutments might have the opposite effect that many people feel would occur. It might actually be beneficial to some kinds of fisheries.

Mr. Vaughan, would you like to add something to that?

Mr. Greg Vaughan (Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project, Department of Public Works): One of the basic premises of the project proceeding, held by the federal government, the Department of Fisheries, the provinces, and the people who make up the environmental management committee, is there will be no long-term impact on the fisheries. This is one of the key premises of the project proceeding.

A \$10 million fund that the developer must establish has been set up to be a fisheries disturbance fund. It's recognized that during construction the fishermen who normally fish in the area of the construction will be disrupted for a period of time. Therefore, there will be a plan developed. A fisheries liaison committee has been established to look at how they will be compensated during that period.

You talk about long-term impacts. We don't expect there are going to be any long-term impacts, and that is one of the key criteria and decision-making factors in deciding to proceed with the project.

The fisheries liaison committee has a subcommittee set up. Approximately 70% of the membership is made up of members from the fishing industry in all three provinces. They had to set up a subcommittee themselves which will overview and handle the whole question of compensation and the funds out of the trust.

Mr. McGuire: If there is a precipitous drop in say the lobster catch in the strait that could be directly attributable to the building of the bridge, what would the government's position be in a case like that? This \$10 million fund over a five-year period, which is the period of the building of the bridge, is fine as far as it goes. But if the lobster catches drop dramatically, what would the actions of the government be at that point? Is it too late then to stop? Hopefully, you're correct that the damage will be minimal and there'll be no long-term damage to the habitat there. But we'll never know a lot of these things until the structure is actually there. I am wondering what I, as a representative of fishermen in that riding on Prince Edward Island, can say at that point if there is dramatic damage to the fishery?

Mr. MacKay: Mr. McGuire, you know some of the things that have happened in Atlantic Canada, particularly in Newfoundland and Nova Scotia, that have required massive government intervention to help alleviate the situation. I can't predict what the government's reaction would be at that time. But judging on what has been done in the past, I would anticipate that certainly there would be some substantial help available.

[Translation]

Truk, où se trouvent des débris qui remontent à la Seconde Guerre mondiale. Au large de la côte de la Colombie-Britannique, on coule même un bateau de temps en temps parce que la présence d'épaves dans les profondeurs marines attire certaines espèces de poissons. Par conséquent, les culées du pont qu'on construira peut-être éventuellement auront peut-être un effet tout autre que celui qu'on craint. Elles attireront peut-être même les poissons.

Monsieur Vaughan, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Greg Vaughan (chef de projet, Projet de raccordement dans le détroit de Northumberland, le ministère des Travaux publics): Avant de donner leur aval au projet, le gouvernement fédéral, le ministère des Pêches, les provinces visées ainsi que les membres du Comité de gestion des conséquences environnementales du projet veulent être assurés qu'il n'y aura pas de conséquences à long terme pour les pêches. C'est l'une des conditions fixées pour l'approbation du projet.

Le promoteur est tenu de créer une caisse de 10 millions de dollars qui servira à indemniser les pêcheurs lésés. En effet, on reconnaît que la construction du pont perturbera temporairement les activités de pêche dans ce secteur. Voilà pourquoi on a proposé un plan à cet égard. Le comité de liaison avec l'industrie de la pêche décidera de l'indemnisation à accorder aux pêcheurs.

Vous avez soulevé la question des conséquences à long terme du projet. Nous ne nous attendons pas à ce qu'il y en ait, et c'est d'ailleurs l'une des principales conditions qui a été fixée pour l'approbation du projet.

Le comité de liaison avec l'industrie de la pêche a créé un sous-comité. Environ 70 p. 100 de ses membres appartiennent à l'industrie de la pêche dans les trois provinces visées. On a confié au sous-comité le mandat d'étudier la question de l'indemnisation et de proposer des modalités de versement des fonds.

M. McGuire: Que ferait le gouvernement si la construction du pont provoquait une baisse subite des prises de homard? La création de cette caisse de 10 millions de dollars à laquelle on pourra puiser pendant cinq ans, c'est-à-dire pendant la durée de construction du pont, est sans doute une bonne chose, mais que fera le gouvernement si les prises de homard diminuent sensiblement? Sera-t-il alors trop tard pour arrêter la construction du pont? J'espère que vous avez raison de dire que la construction de ce pont n'aura que peu de conséquences pour les ressources halieutiques, et pas de conséquences à long terme. Or, nous ne serons fixés à cet égard qu'après la construction du pont. Je représente les pêcheurs de la circonscription visée à l'Île-du-Prince-Édouard, et je me demande comment je pourrais les aider si la construction du pont avait des conséquences importantes pour l'industrie de la pêche?

M. MacKay: Monsieur McGuire, comme vous le savez, le gouvernement a déjà pris les mesures qui s'imposaient pour venir en aide aux provinces de l'Atlantique, et en particulier à Terre-Neuve et à la Nouvelle-Écosse. Je ne peux pas prédire ce que ferait le gouvernement si la construction du pont avait l'effet que vous craignez, mais si l'on en juge par ce qui s'est fait dans le passé, je m'attends à ce que le gouvernement accorde une aide importante à la région.

[Texte]

When they built a causeway across to Cape Breton Island there was a lot of agitation at that time. For years people said that the lobsters were affected. But it appears now, with the benefit of hindsight, that was not the case at all. In fact, it might have improved the situation.

I really can't help you much on that, except to say that if indeed there is a problem that could be shown reasonably to have been aggravated by that bridge, it would be my anticipation that governments would step in and help. They have in the past. But lobsters, as you know, being from Atlantic Canada, are very difficult creatures to chart or to predict. In recent years there's been lots of them. But in the past there have been cycles. I don't think all the scientific knowledge about lobsters is complete.

• 1550

Mr. McGuire: It's been stated—I think by lawyers for the developer at the recent court hearings—that if the courts rule that another environmental assessment review must be done, the bridge may not go ahead. But let's assume that the bridge doesn't go ahead, for whatever reason the project has reached a dead end, what plans does the government have at that point to improve the communication link with the mainland, as far as new ferries or better service is concerned?

Mr. MacKay: If for some reason this project doesn't go ahead, there will obviously have to be replacements for at least four of the existing ferries over the next 25 or 30 years, I believe, Mr. Vaughan—

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. MacKay: —at a very high capital cost. Nonetheless, in order to fulfil the obligations, this will be done. I think there's one of these ferries—the name escapes me at the moment—that's been in service now since about 1972 or 1973. . .

Mr. Vaughan: *John Hamilton Gray.*

Mr. MacKay: *John Hamilton Gray.* Obviously it would be the first one. And there are at least three others. So it would be business as usual, I suppose, on an improved scale. But nonetheless, it would be the status quo in terms of the methodology.

Mr. McGuire: Do you have a cost?

Mr. MacKay: Transport Canada will be able to give you much more precise answers than I will. But if you want a ballpark figure, I suppose one would have to look at close to \$100 million per vessel.

Mr. McGuire: Per vessel.

The Chairman: Thank you, Mr. McGuire. Mr. Butland.

Mr. Butland (Sault Ste. Marie): I would like to welcome the minister and the two witnesses. I appreciate your coming.

Mr. MacKay: Thank you.

Mr. Butland: This whole project is somewhat precedent-setting, I suppose. It's an unusual project. It has become somewhat controversial. Although I am somewhat removed from that, I've become somewhat aware of the controversy involved.

[Traduction]

La création d'un pont-jetée pour relier l'île du Cap Breton au continent a suscité beaucoup d'inquiétudes. Pendant des années, on a dit que cela nuirait à la pêche au homard. On sait maintenant que la construction du pont-jetée a peut-être eu l'effet contraire.

Tout ce que je peux donc vous dire, c'est que les gouvernements visés interviendront pour venir en aide aux pêcheurs visés si la construction du pont devait causer des problèmes. Ils sont d'ailleurs intervenus dans le passé pour d'autres raisons. Comme vous venez des Maritimes, vous savez cependant qu'il est très difficile de prévoir le comportement des homards. Ces dernières années, ils ont été très abondants. Dans le passé, il y a eu des cycles d'abondance et de pénurie. Nous ne disposons pas de renseignements scientifiques suffisants au sujet des homards.

M. McGuire: Les avocats du promoteur ont soutenu devant le tribunal qui est saisi de l'affaire que le pont ne sera peut-être pas construit si une deuxième évaluation environnementale s'avère nécessaire. A supposer que le pont ne soit pas construit pour une raison quelconque, comment le gouvernement compte-t-il améliorer la liaison avec le continent? Compte-t-il mettre en service de nouveaux traversiers ou améliorer le service de traversier actuel?

M. MacKay: Si ce projet était abandonné pour une raison quelconque, il faudra évidemment remplacer au moins quatre des traversiers existants au cours des 25 ou 30 prochaines années, n'est-ce-pas monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Oui.

M. MacKay: . . . ce qui entraînera d'importantes dépenses en capital. Le gouvernement sera tenu de le faire pour respecter ses engagements. L'un de ces traversiers, et son nom m'échappe pour l'instant—est en service depuis 1972 ou 1973. . .

M. Vaughan: Il s'agit du *John Hamilton Gray*.

M. MacKay: En effet. C'est le premier qu'il faudra remplacer. Au moins trois autres devront aussi être remplacés. Il faudra donc maintenir le service et l'améliorer. Mais, pour ce qui est des méthodes utilisées, il n'y aurait pas de modification.

M. McGuire: Pouvez-vous nous fournir un coût estimatif?

M. MacKay: Les représentants de Transports Canada seront mieux en mesure que moi de vous fournir un chiffre précis, mais je suppose que le coût de remplacement sera de 100 millions de dollars par bâtiment.

M. McGuire: Par bâtiment.

Le président: Je vous remercie, monsieur McGuire. M. Butland.

M. Butland (Sault Ste. Marie): Je tiens à souhaiter la bienvenue au ministres et à ses deux collaborateurs. Je vous remercie de votre présence.

M. MacKay: Je vous remercie de nous avoir invités.

M. Butland: Ce projet est assez inhabituel, et il constitue presque un précédent. Il suscite aussi une certaine controverse. J'en suis conscient même si je ne viens pas de la région visée.

[Text]

Is it safe to say that one of the unusual circumstances is that this was kind of driven by the private sector completely? There was no demand from any of the provinces involved to say this is what we require. I understand a plebiscite was taken several years ago. The circumstances obviously have changed rather dramatically. Would you not remove some of the controversy if a new plebiscite was held at this time, through a regular democratic process? With all of the ducks in line now, wouldn't the vote be a more satisfactory one now?

Mr. MacKay: That's a judgment call, I suppose, for the governments involved, particularly the government of Prince Edward Island. Mr. Butland, this is not an entirely new concept; in fact, quite the contrary. It has been talked about since Confederation. Within the terms of office of a few of our more ancient colleagues, who are still sitting in Parliament, this came up before in a serious way. It was begun. There were actually bulldozers started up and ground moved—

Mr. Butland: Yes, I remember.

Mr. MacKay: —but I think it was generally accepted that the governments of the day decided they would accept a comprehensive development project to concentrate on other aspects of economic development for the Province of Prince Edward Island and put this to one side.

I think, to go back to your first comment, while it's true that the private sector seemed to be the catalyst that got this under way, about five years ago, the provinces have always been keenly interested. The climate was there and the provinces were enthusiastic. The Government of Canada is simply trying to accede to the requests of the provinces primarily and discharge our responsibilities. At the same time, we think it's a very good project, in that after 35, 36 years, if all the projections are correct, the people of Canada will own this massive bridge and there will be no further need for the kinds of subsidies we are now struggling with. The bridge can be recapitalized, the tolls adjusted, and the matter carried on as circumstances dictate at that time.

• 1555

Mr. Butland: I am told by the government members here that we are attempting to get this legislation through as quickly as possible. We hope to be doing clause-by-clause by the 18th, come hell or high water. There's every indication this will be moved very quickly. We have legislation that deals strictly with the financial components of the project. It's not that the precedent is so important I suppose, but is it necessary for us to drive through the legislation when there's a court case out there? What bearing will the decision of the court have on this legislation, should we put it through? What effect will that have on this whole process?

Mr. MacKay: This whole process, as we all know, has been going on for several years. We've taken it forward at a very measured and deliberate pace, but there comes a time at the end of all these negotiations when the people involved have to make up their minds. This piece of legislation in itself is only an enabling piece of legislation. The fact that it's passed does not in any way guarantee that this bridge will be built. What it does guarantee is that the developer will be able to proceed with his financial arrangements, and be able to do so in a more businesslike way, and do so in a way that will be more credible.

[Translation]

Peut-on dire que seul le secteur privé réclame la construction de ce pont? Ce ne sont pas les provinces des Maritimes qui ont demandé à ce qu'il soit construit. On me dit qu'on a tenu un plébiscite à ce sujet il y a plusieurs années. De toute évidence, la situation a beaucoup changé depuis lors. Pour mettre fin à la controverse que suscite ce projet, ne conviendrait-il pas de tenir un nouveau plébiscite? Maintenant que nous possédons tous les éléments d'information, ne conviendrait-il pas de tenir un nouveau plébiscite?

M. MacKay: Je suppose que c'est aux gouvernements visés d'en juger, et en particulier le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. Vous avez tort de croire, monsieur Butland, qu'il s'agit d'une idée tout à fait nouvelle. On discute de la construction d'un pont depuis les débuts de la Confédération. Les députés qui sont les plus anciens au Parlement se rappelleront qu'on en a déjà discuté sérieusement auparavant. On est même allé jusqu'à commencer les travaux de construction. . .

M. Butland: Oui, je me souviens.

M. MacKay: . . . mais les gouvernements de l'époque ont préféré plutôt d'autres projets de développement économique pour l'Île-du-Prince-Édouard.

S'il est vrai, comme vous l'avez dit, que c'est le secteur privé qui a relancé cette idée il y a environ cinq ans, il n'en demeure pas moins que les provinces se sont toujours vivement intéressées à ce projet. Elles se sont même montrées enthousiastes. Le gouvernement du Canada veut simplement donner satisfaction aux provinces et s'acquitter de ses responsabilités. Nous pensons qu'il s'agit d'un très bon projet étant donné que dans 35 ou 36 ans, si tout se passe comme prévu, les contribuables canadiens seront propriétaires d'un pont immense, et qu'il ne sera plus nécessaire de subventionner un service de traversier. On pourra, en fonction des circonstances, recapitaliser le pont ou modifier les péages.

M. Butland: Les députés ministériels me disent que le gouvernement veut faire adopter ce projet de loi le plus vite possible. Le comité compte entreprendre l'étude article par article d'ici le 18 courant, adienne que pourra. Tout nous porte à croire que tout ira très vite. Le projet de loi ne porte que sur les aspects financiers du projet. Il ne s'agit peut-être pas d'un véritable précédent, mais convient-il vraiment que nous adoptions cette loi à toute vapeur lorsque l'affaire est devant les tribunaux? Que sera la portée de la décision qui sera rendue par les tribunaux? Quelle incidence aura-t-elle sur le projet?

M. MacKay: Comme nous le savons tous, ce projet est à l'étude depuis plusieurs années. Nous n'avons pas voulu presser qui que ce soit, mais vient un moment où il faut prendre une décision. Le projet de loi lui-même n'est qu'un projet de loi habilitant. Son adoption ne garantit nullement la construction du pont. Ce projet de loi ne fait que rendre le projet plus crédible et permet ainsi aux promoteurs de prendre plus facilement les dispositions financières qui s'imposent.

[Texte]

I wouldn't want to speculate on the effect of the court case, because the less said about that the better, in my view. We will let the court case speak for itself.

Mr. Butland: Mr. Minister, the environmental process the government has gone through, is it the full process, the normal process that is done on any project of this magnitude? I'm told that it's somewhat different.

Mr. MacKay: Mr. Butland, I'm not an environmental expert. I'm told that adequate provisions have been taken to comply with the requirements. Certainly a lot of time has elapsed, a lot of hearings have taken place and a lot of studies have been undertaken, but again I'll defer to my officials. They can give you chapter and verse and you and the committee can decide whether you think the environmental processes are to your satisfaction.

Mr. Vaughan: As we said, it is an issue that is before the court, but I think if you look at the background information, and Mr. Feltham can run through it if you want, you will see that this is probably the most extensively studied project of any in Canada. It's been through more public scrutiny, public meetings, studies and court challenges than any other case I know of.

The opinion of the government and our position is that we have followed the environmental processes laid out. That's why we've proceeded to this extent. It's always been clear that this process has been followed. Jim Feltham can run you through the basics if you like.

Mr. Jim Feltham (Regional Director, Architectural and Engineering Services, Public Works Canada): Mr. Chairman, I could go directly into my presentation on the environmental process that was followed for this project.

The Chairman: How long would your presentation take?

Mr. Feltham: I can make it as short or as long as you would like. Would five minutes be...?

The Chairman: Mr. Butland has two minutes left.

Mr. Rideout (Moncton): Couldn't those three minutes come off the Conservative side?

Mr. Butland: I suspect that's an important—

The Chairman: I'm in the hands of the committee, but I would propose—

Mr. Worthy (Cariboo—Chilcotin): I would be prepared to give up my time to hear the environmental process that has been followed.

• 1600

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Rideout: I don't even think it's necessary. The environment, as we all know, is a very important issue, and if we can get as much information out on that, I don't think it should come out of anybody's time.

The Chairman: Agreed. Mr. Feltham.

Mr. Feltham: Thank you for giving me the opportunity to talk on this. The environmental planning for this project has been in our opinion the most extensive, but it was extensive by necessity.

[Traduction]

Je ne veux pas faire de suppositions quant à la portée de la décision judiciaire qui sera rendue, car à mon avis, le silence est d'or dans ces cas-là. Laissons au tribunal le soin de se prononcer.

M. Butland: Monsieur le ministre, le gouvernement a-t-il suivi le processus environnemental normal qui s'applique pour un projet de cette importance? On me dit que le processus qui a été suivi n'était pas tout à fait le processus normal.

M. MacKay: Monsieur Butland, je ne suis pas un spécialiste des questions environnementales. On me dit que le processus normal a été respecté. Beaucoup de temps s'est écoulé, de nombreuses audiences ont eu lieu et les études n'ont pas manqué. Je demanderais cependant à mes fonctionnaires de répondre à votre question. Ils pourront vous donner plus de précisions que moi au sujet du processus environnemental qui a été suivi.

M. Vaughan: Comme on vient de le dire, l'affaire est devant les tribunaux. M. Feltham peut vous donner plus de précisions si vous le souhaitez, mais je me permets de vous faire remarquer qu'il s'agit du projet qui a sans doute été le plus étudié au Canada. Plus que tout autre, il a fait l'objet d'études, de réunions publiques et de contestations judiciaires.

Le gouvernement et notre ministère sont d'avis qu'on a suivi le processus environnemental normal. Voilà pourquoi nous avons pu nous rendre jusqu'ici. Il ne fait aucun doute qu'on a suivi le processus normal. Jim Feltham pourra vous en dire un peu plus long là-dessus si vous le souhaitez.

M. Jim Feltham (directeur régional, Services d'architecture et de génie, Travaux publics Canada): Monsieur le président, je pourrais tout de suite commencer mon exposé sur le processus environnemental si vous le souhaitez.

Le président: Combien de temps durera votre exposé?

M. Feltham: Il peut être aussi long ou aussi court que vous le souhaitez. Pouvez-vous me donner cinq minutes?

Le président: Il reste deux minutes à M. Butland.

M. Rideout (Moncton): Peut-on déduire les trois autres minutes du temps accordé aux députés ministériels?

M. Butland: Je pense qu'il s'agit d'une question importante. . .

Le président: Je m'en remets au comité, mais je propose. . .

M. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Je suis prêt à céder le temps qui m'est imparti pour que les fonctionnaires puissent nous parler du processus environnemental qu'on a suivi.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Rideout: Je ne crois même pas que ce soit nécessaire. L'environnement, comme vous le savez tous, est une question très importante, et si nous pouvons obtenir autant d'informations là-dessus, je ne pense pas que quelqu'un doive y consacrer une partie de son temps.

Le président: D'accord. Monsieur Feltham.

M. Feltham: Merci de me donner l'occasion de prendre la parole sur cette question. La planification environnementale de ce projet est à notre avis des plus poussées, mais elle l'a été par nécessité.

[Text]

We wanted to determine what the impacts were of this project, if any; whether the impacts themselves were significant; whether they were positive or negative; whether the impacts on the components like the fishery, the land use, the watercourses, the groundwater, the shoreline, the fisheries habitat were positive or negative; and what, if anything, could you do about planning to address these impacts. For instance, could you prepare a plan that would be able to plan away that impact by scheduling, by various activities on the project, and so on.

Then the question became how much of the impact is left? After you've done all you can in the way of mitigation, is there still some residual impact, and what if any of that impact is still significant? Then there's a bit of a decision.

In determining those impacts we relied on advice from the federal departments that have an interest in those activities—the Department of Fisheries and Oceans, Environment Canada—on the coast guard in some instances, and on the provinces, P.E.I. and New Brunswick. We relied on the advice of specialists in the area, and the individual departments also brought to the table all of the resources of their departments and the science of whatever it was we were examining in the environment of Northumberland Strait, in which this bridge was going to be dropped.

There are three levels, I guess, of screening—that is, of looking at impacts. One is a preliminary level and is usually used in dealing with the numerous routine projects you do. This could be anything but a routine project, so we immediately jumped to the initial environmental evaluation, which is the accumulation of all of the information through studies—all of these are in the public domain—supplemented with public input to determine whether in fact we had asked all the right questions.

The reason we did that, of course, was to make the right requirements of this project, so that when we laid the project out, the developers that were part of the market in responding to the project would in fact have all of our requirements, so that we could have an environmentally sound project. This was one of the fundamental cornerstones of this project.

We went through this second level of initial environmental evaluation and published the results of that. That initial environmental evaluation said we felt, using the criteria we had established in consultation with all the other authorities, that in fact this project could be built in an environmentally sound manner, that all of the impacts could in fact be mitigated by scheduling or by planning as the project proceeded.

The seven developers that were part of the short list that had been established early in 1987 were then asked to respond to these requirements, initially in the environmental field but also in technical and regional industrial benefits, and so on.

To deal with only the environmental field, we laid out to them the requirements we had established through the initial environmental evaluation and said to them, from what we know about this project and the examinations we have done, these are

[Translation]

Nous voulions définir quelles seraient les répercussions de ce projet, le cas échéant; voir si ces répercussions étaient importantes; si elles étaient positives ou négatives; si les répercussions sur des éléments comme la pêche, l'utilisation du territoire, les cours d'eau, la nappe phréatique, la côte, l'habitat marin étaient positives ou négatives; et voir ce qui pouvait être fait en matière de planification pour tenir compte de cette incidence. Par exemple, pourrait-on préparer un plan qui permettrait d'éviter ces répercussions en échelonnant bien les diverses étapes du projet et ainsi de suite.

Puis ensuite on s'est demandé quelles répercussions il restait? Après avoir fait tout son possible pour atténuer ces répercussions, en reste-t-il encore et quelle part de ces répercussions conserve une certaine importance? Ensuite il faut prendre une décision.

En évaluant ces répercussions, nous nous sommes appuyés sur des avis des ministères fédéraux que ces questions intéressent: le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada—sur la garde côtière dans certains cas, et sur les provinces, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Nous nous sommes tenus à l'avis de spécialistes du domaine, et les ministères concernés se sont aussi présentés à la table avec toutes leurs ressources et l'expertise dont ils disposent sur un aspect ou l'autre que nous examinons en ce qui concerne l'environnement du Déroit de Northumberland, où le pont devait être jeté.

Il existe trois niveaux, il me semble, de sélection—c'est-à-dire d'examen des répercussions. D'abord un niveau préliminaire, qui sert habituellement à traiter les différents projets courants qu'on réalise. Comme il ne s'agit pas du tout d'un projet courant, nous sommes immédiatement passés à l'évaluation environnementale initiale, qui consiste à réunir toute l'information disponible au moyen d'études—lesquelles sont toutes du domaine public—et à faire appel à la participation du public pour établir si en fait nous avions posé toutes les bonnes questions.

Si nous avons fait cela, bien sûr, c'était pour définir les spécifications souhaitables du projet de sorte qu'au moment de son exécution les promoteurs disposés à s'en charger puissent prendre connaissance de toutes nos exigences, afin que nous ayons un projet qui respecte l'environnement. C'était là une des pierres angulaires du projet.

Nous avons franchi ce deuxième niveau de l'évaluation environnementale initiale et en avons publié les résultats. Cette évaluation concluait que nous avions estimé, compte tenu des critères que nous avions fixés en consultation avec toutes les autres autorités, qu'en réalité ce projet pouvait être exécuté en respectant l'environnement, que toutes les répercussions pouvaient en réalité être atténuées au moyen de l'échéancier ou de la planification au fil de l'évolution des travaux.

Les sept promoteurs qui avaient été sélectionnés au début de 1987 ont été priés de tenir compte de ces exigences, d'abord sur le plan environnemental mais aussi en tenant compte des aspects techniques et des avantages industriels pour la région et ainsi de suite.

Pour ce qui est du plan environnemental proprement dit, nous leur avons présenté les exigences que nous avions fixées au moment de l'évaluation environnementale initiale et nous leur avons dit que partant de ce que nous savions du projet et

[Texte]

our main concerns. We want you to tell us how your project deals with these main concerns. We also want you to go through your project and do a self-assessment of it, saying I'm doing this and this will have an impact here, and lay out what you plan to do in that respect. Then, of course, the job of our department and our advisers was to challenge that assessment from the developer, which would eventually result in an environmental management plan. We relied on the resources of the federal departments and the provinces in arriving at a conclusion as to whether their plan was in fact suitable.

• 1605

Three of the developers were found to be fully acceptable in all areas including environmental management. Shortly after that, the government decided we should refer this project to public review by panel, because of the high level of public concern. From our perspective, the public review by panel provides the highest level of reliability on what the impacts are, the importance of the impacts, and also how they are valued by society, which is something we as a department couldn't bring to the table. It actually requires a proper consultation with the public through a formal process in order to complete this.

We laid out for the panel what our view of the impacts were. . . and also in the single instance where we felt the largest concern was; that is, the bridge might eventually delay the ice-out in the strait, which consequently might have an impact on the fishery. The single environmental performance criteria we laid out on this was that we considered a five-day delay to be insignificant against the background of variation.

The result of the public hearings about this and other aspects of the project concluded that they didn't think much or our environmental performance criteria. They said we don't think it's five days, we think it might be as much as two weeks; but we also feel a criteria that might be two days over the 100-year life of the structure would in fact be acceptable.

In responding to that and to other recommendations of the panel, the government said that any project they accept for consideration in response to all the requirements of this proposal call will have to respond to this criteria. No projects will be carried forward that don't respond to this criteria and to the balance of the environmental management planning, which was part of the panel's report. We also said we will rely on an independent committee of ice experts who will take the advice of the panel and translate it into a model that will allow them to evaluate the potential of the bridge to delay the ice-out. They will provide an opinion to us, firstly as to whether any project could be built that would satisfy this criteria, and secondly whether the projects proposed by the developers would satisfy the criteria.

[Traduction]

compte tenu des examens que nous avons faits, c'étaient là nos principales préoccupations. Nous voulons que vous nous disiez dans quelle mesure votre projet tient compte de ces grandes préoccupations. Nous voulons aussi que vous examiniez votre projet et en fassiez une évaluation en vous disant que cette mesure que vous allez prendre aura telle ou telle répercussion sur ce plan et que vous exposiez ce que vous prévoyez faire à cet égard. Puis, bien sûr, le travail de notre ministère et de nos conseillers consistait à remettre en question cette évaluation des promoteurs, qui donnerait éventuellement lieu à un plan de gestion environnementale. Nous nous sommes appuyés sur les ressources des ministères fédéraux et des provinces quand il s'est agi de décider si leur plan était effectivement acceptable.

Les plans de trois des promoteurs ont été considérés comme entièrement acceptables à tous les égards y compris sur le plan de la gestion environnementale. Peu après, le gouvernement a décidé que nous devions renvoyer le projet à un comité d'examen public, sans doute en raison du très grand intérêt que la population portait à cette question. À notre avis, l'examen public par un comité garantit le plus haut niveau possible de fiabilité quant à la nature des répercussions, à leur envergure, et aussi quant à la façon dont elles sont perçues par la société, un point de vue qu'en tant que ministère ne pouvions pas présenter. En réalité, pour boucler la boucle, il faut un processus officiel de consultation populaire.

Nous avons exposé au comité quelles étaient à notre avis les répercussions. . . De même que l'aspect qui nous paraissait le plus préoccupant de tous; c'est-à-dire que le pont pourrait retarder la disparition des glaces dans le Détroit, et donc avoir un effet sur les pêches. Pour ce qui est du seul critère de performance environnementale que nous avons posé à ce sujet, nous avons estimé qu'un retard de cinq jours était un écart non significatif.

Les audiences publiques qu'on a tenues sur cette aspect et d'autres aspects du projet ont révélé qu'on n'était pas très impressionné par notre critère de performance environnementale. Ils ont dit que nous ne pensions pas qu'il s'agissait d'un retard de cinq jours et que le départ des glaces pourrait même être retardé de deux semaines; mais nous estimons aussi qu'un critère qui pourrait correspondre à deux jours sur une durée utile du pont de 100 ans serait en fait acceptable.

Pour répondre à cette objection et à d'autres recommandations du comité, le gouvernement a dit que tout projet qu'il accepterait d'examiner et qui répondrait à toutes les exigences de cet appel d'offres devrait satisfaire ce critère. On n'exécutera aucun projet qui n'y satisfera pas et qui ne respectera pas tous les autres aspects de la planification de gestion environnementale, qui faisait partie du rapport du comité. Nous avons aussi dit que nous ferions appel à un comité indépendant d'experts des glaces qui tiendra compte de l'avis du comité et le transposera dans un modèle qui lui permettra d'évaluer dans quelle mesure le pont risque de retarder la disparition des glaces. Ils nous présenteront un avis, d'abord sur la question de savoir si on pourrait construire un ouvrage quelconque qui satisferait ce critère, et deuxièmement sur la question de savoir si les projets des promoteurs respecteraient cette exigence.

[Text]

You will hear from the ice committee next week, and you will have an opportunity to talk to them at some length about their work and the kinds of things they relied on in arriving at their results.

This ice committee concluded that a bridge project could satisfy the criteria. Further, when they had a chance to look at the three amended bridge proposals on the table, they found that all three proposals were actually able to satisfy that criteria.

The project then went forward into what we call the environmental management of the impacts. The first stage of that is an environmental management plan. Accompanying the environmental management plan is the environmental component report that says what the impact is on all those components out there in the environment. What are the effects monitoring—that is, how are you going to look at what the changes are over the term of the project?

Where we are now is that this developer SCI who came out of this horse race managed to satisfy us and our federal and provincial government advisers that this plan and its accompanying supplementary plans did in fact satisfy all of the requirements of this project. That's why we are now going forward with it.

• 1610

The Chairman: Thank you for the presentation.

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): I'm certainly pleased to be here and I'm pleased that you're here. We have waited quite a while for this.

For those who aren't from Atlantic Canada, I would like to reinforce a comment that the minister made. You may not realize that the total focus on economic development in Atlantic Canada is on transportation. The maritime provinces have focused all their attention and efforts on improving the transportation system in Atlantic Canada to make us a competitive region. All of that attention is on highways. Without this project, one province would be left out of this new competitive system.

Having said that, I would like to ask the minister whether he could outline the federal financial obligations during construction and operation. If it is successfully completed with SCI, what will happen at the end of 35 years? What is the federal obligation in construction and operation?

Mr. MacKay: There are a number of obligations. The governments involved were quite conscientious about making sure that the infrastructures around the proposed bridge would be looked after, so there's a fund, \$20 million for Prince Edward Island and for New Brunswick, to look after infrastructure.

There's an economic development fund as well, to be divided, to take care of any of the impacts on a town such as Borden, which is obviously going to be under a different basis, if this proceeds.

[Translation]

Vous entendrez les représentants du comité des glaces la semaine prochaine et aurez l'occasion de leur parler abondamment de leur travail et des éléments sur lesquels ils s'appuient pour tirer leurs conclusions.

Le comité des glaces a conclu que la construction d'un pont permettrait de respecter ce critère. En outre, après avoir eu l'occasion d'examiner les trois propositions de pont modifiées dont il était question, les représentants de ce comité ont estimé que les trois propositions pouvaient toutes effectivement respecter le critère en question.

Le projet a ensuite franchi ce que nous appelons l'étape de gestion environnementale des répercussions. La première phase est le plan de gestion environnementale. À ce dernier fait pendant un rapport de la composante environnementale qui établit quelles sont les répercussions sur toutes ces composantes de l'environnement. En quoi consiste la surveillance des répercussions—c'est-à-dire, comment va-t-on s'y prendre pour surveiller les changements qui se produisent pendant la durée du projet?

Nous en sommes maintenant arrivés à l'étape où ce promoteur, la SCI, qui s'est distingué dans cette course, est parvenu à nous convaincre nous et nos conseillers fédéraux et provinciaux que ce plan et les plans supplémentaires d'accompagnement respectaient bel et bien toutes les exigences du projet. C'est pourquoi nous allons maintenant de l'avant avec ce projet.

Le président: Merci pour votre exposé.

M. Casey (Cumberland—Colchester): Je suis heureux d'être ici et de vous rencontrer. Il y a longtemps que nous attendons ce moment.

Pour ceux qui ne sont pas des provinces atlantiques, j'aimerais revenir sur une observation qu'a faite le ministre. Vous n'êtes peut-être pas conscient du fait que tout le développement économique des provinces atlantiques canadiennes dépend du transport. Les provinces maritimes ont concentré toute leur attention et tous leurs efforts sur l'amélioration du réseau de transport du Canada atlantique afin d'en faire une région concurrentielle. Or toute cette attention se porte sur les autoroutes. Sans ce projet, une province resterait à l'écart de ce nouveau réseau concurrentiel.

Cela étant dit, j'aimerais demander au ministre s'il peut exposer les obligations financières qu'assurera le gouvernement fédéral pendant les travaux de construction et pendant l'exploitation. Si le projet est mené à bien par la SCI, qu'arrivera-t-il à la fin des 35 ans? Quelle est l'obligation du gouvernement fédéral en ce qui concerne la construction et l'exploitation?

M. MacKay: Il existe diverses obligations. Les gouvernements intéressés ont bien pris soin de s'assurer que les infrastructures entourant le pont proposé seraient prises en charge, et il existe donc un fonds, 20 millions de dollars pour l'Île-du-Prince-Édouard et pour le Nouveau-Brunswick, qui permettra de veiller sur l'infrastructure.

Il existe également un fonds de développement économique, qui sera partagé, pour tenir compte de toutes les répercussions que ce projet pourrait avoir sur une localité comme Borden, dont la situation changera évidemment si on donne suite au projet.

[Texte]

There's already been a reference to a fund to protect the fishing sector. Of course, provisions are being made to look after the welfare of the people who will be affected by Marine Atlantic, should this process go forward.

Probably most importantly, a process has been put in place to make sure that the capital required is in effect put into trust arrangements, so that if this contract is signed and the project begins, in effect it's guaranteed that it will be finished. With the chair's permission, I would ask Mr. Vaughan, who is intimately aware of all of the provisions of this, to elaborate on this.

Mr. Vaughan: Basically, if the project proceeds, on the basis of the government's agreement to pay the subsidy and allow the developer to operate the facility for 35 years and collect the tolls, he will be required to raise the capital cost necessary to build the bridge, plus a 10% contingency. All those moneys are to go into a trust fund at the date of financial closing. The moneys will be drawn out of that trust fund during the construction period, but only on the basis that there will always be sufficient money left in the pot, plus 10%, to ensure completion of the project.

On top of that, they must also provide a \$200 million performance bond to back it up. Should the developer go into default—this is a remote possibility, and I'm sure the developer would agree that it's highly remote—this would allow for there being sufficient money available for the government or another developer to come and finish it, without any additional cost to the public purse.

There are certain key aspects, and I believe they are in the package of material that was presented to you. Ten percent of the money provided must be real equity. The majority of the risk has to reside with the private sector during the construction. There were certain very limited events in which the government would take that risk, and they relate to acts of the Queen's enemies, the EARP—if the courts decided against us, after we had signed a contract—or federal legislation that was directed specifically at the project.

They must complete the bridge by date certain, which they have set as November 1, 1997. The tolls are part of the agreement; the toll rate increase over the life of the project can only be at a rate equal to three-quarters the rate of inflation. Over time the actual tolls will decrease in real dollar terms. The subsidy is of course escalated to inflation; the tolls will decrease.

One of the major questions that have been asked is how do we ensure that this bridge will be properly maintained during the 35 years, because there is requirement that it be designed for a 100-year economic life, minimum. The requirement that the government has placed in the proposal call is that all the moneys collected, all the toll revenues, must go into a trust account. The first draw on that trust account will be for the repairs and maintenance as determined by an independent engineer on what has to be done.

[Traduction]

On a déjà fait mention d'un fonds pour protéger le secteur des pêches. Bien sûr, des propositions sont en cours d'élaboration pour veiller au bien-être de la population qui sera touchée par le plan de Marine Atlantic Inc., si ce processus est mené à terme.

Fait probablement plus important encore, on a mis en place un processus pour s'assurer que les fonds nécessaires seront en fait versés dans un compte de fiducie, de telle sorte que si ce contrat est conclu et que le projet est lancé, on a l'assurance qu'il sera bel et bien achevé. Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Vaughan, qui en connaît à fond toutes les dispositions, de nous en parler.

M. Vaughan: Essentiellement, si le projet démarre, dans la mesure où le gouvernement est disposé à verser la subvention et à permettre au promoteur d'exploiter l'installation pendant 35 ans et de percevoir les droits de péage, le promoteur sera tenu de réunir les immobilisations nécessaires pour construire le pont, de même qu'une réserve de 10 p. 100 pour éventualités. Tous ces fonds seront versés dans un compte en fiducie au moment de la conclusion de l'entente financière. Les fonds seront prélevés sur ce compte pendant les travaux de construction, mais à la condition expresse qu'il y demeure toujours suffisamment d'argent, en sus de la réserve de 10 p. 100, pour garantir l'achèvement des travaux.

En outre, il doit aussi verser une garantie de bonne exécution de 200 millions de dollars. Si le promoteur manquait à ses obligations—c'est un risque minime, et je suis persuadé que le promoteur serait d'accord pour dire que c'est une possibilité infinitésimale—il resterait suffisamment de fonds pour que le gouvernement ou un autre promoteur intervienne et achève les travaux, sans nouveaux débours de deniers publics.

Il existe certains aspects-clés, et je crois qu'ils sont présentés dans les documents qui vous ont été remis. Il faut que 10 p. 100 des fonds fournis correspondent à des capitaux propres réels. Pendant la construction, c'est le secteur privé qui doit assumer la majorité des risques. Dans certains cas bien définis, c'est le gouvernement qui assumerait la responsabilité, il est ici question des cas de force majeure ou de sabotage, le PÉÉÉ—si nous sommes déboutés devant les tribunaux, après avoir conclu un contrat—ou la législation fédérale visant spécifiquement ce projet.

Le promoteur doit livrer le pont à une date inéluctable, soit le 1^{er} novembre 1997. Les droits de péage sont inclus dans l'entente; l'augmentation du taux des droits de péage tout au long de la durée utile du projet ne peut représenter que les trois quarts du taux d'inflation. Avec le temps, les droits de péage diminueront en dollars constants. La subvention augmente évidemment en fonction de l'inflation; les droits de péage diminueront.

Une des principales questions que l'on s'est posée est de savoir comment faire en sorte que ce pont soit convenablement entretenu pendant ses 35 ans, puisque la condition est qu'il soit conçu pour une durée d'utilisation de 100 ans minimum. La condition qu'a mise le gouvernement à l'appel de propositions est que tous les fonds récoltés, toutes les recettes de péage, soient versés à un compte de fiducie. Celui-ci servira tout d'abord aux réparations et à l'entretien décidés par un ingénieur indépendant.

[Text]

The developer will receive no money out of that trust fund until we are satisfied, through the independent engineer, that all the proper maintenance and capital improvements are being done. That includes all repaving that he has to do over the life. All the annual maintenance, everything, has to be taken care of as a first priority.

Those are the basics of the deal.

Mr. Casey: What is the estimated capital cost now?

Mr. Vaughan: The developer's figure, and I think I can quote it publicly, is \$750 million, plus \$90 million—the contingency fund, 10%, which is \$75 million, plus \$10 million for the fisheries assurance, plus \$5 million, which we call the compliance assurance—for a total figure that they are presently quoting of \$840 million.

Mr. MacKay: It is interesting, if I might just add, that in view of the magnitude of this project, all of the consortia had to have an estimated net worth of \$10 billion.

Mr. Vaughan: I don't know if we would go that far.

Mr. MacKay: I heard that they had to be of sufficient size and resource that should the worst happen, this would not in itself be enough to affect their financial viability.

Mr. Vaughan: There are requirements that they provide—parent guarantees, or joint and several guarantees. And we have to be satisfied ourselves that they have the financial capability to carry out this project and can back it up. Our financial advisers and everybody have been looking at the detailed financial net worth of the consortium. And other criteria help to establish that. For instance, for them to get a bond of \$200 million, which is a major performance bond, they have to have major resources behind them for the surety industry to even give them that.

But as has been stated by Mr. Giannelia during some of his presentations on P.E.I., the consortium has annual business volumes of about \$4 billion to \$5 billion, and this only relates, on an annual basis, to about 4% of their total volume when it comes to business.

Mr. Casey: The consortium will deposit \$840 million in a trust fund. And they will also have to supply a \$200 million performance bond as far as the construction goes.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Casey: Have you checked the \$750 million estimate? Are you satisfied with that?

Mr. Vaughan: Yes. Last summer before cabinet gave us the authority even to negotiate with SCI, one of the criteria SCI had to meet was that the independent engineer had to review their capital cost estimates to see if it was, in his estimate, satisfactory, that there were sufficient funds. He provided a report to us last summer that said that their costs are well within acceptable industry standards for a project of this size and scope.

[Translation]

Le promoteur ne tirera aucun argent de ce fonds de fiducie tant que nous ne serons pas convaincus, après avoir consulté l'ingénieur indépendant, que tous les travaux d'entretien et toutes les améliorations nécessaires auront été apportés. Y compris les travaux de réfection de voies qui s'imposeront au fur et à mesure. Tout l'entretien annuel, tout, doit passer avant.

Ce sont là les points fondamentaux de ce marché.

M. Casey: À combien estime-t-on actuellement le coût en capital?

M. Vaughan: Le chiffre du promoteur, et je crois pouvoir le déclarer publiquement, est de 750 millions de dollars, plus 90 millions de dollars—10 p. 100 pour les éventualités, soit 75 millions de dollars plus 10 millions de dollars pour l'assurance-pêche, cinq millions de dollars pour l'assurance de conformité—soit au total 840 millions de dollars.

M. MacKay: Il est intéressant, me semble-t-il, que, du fait de l'ampleur du projet, la valeur nette estimative de tout le consortium ait dû être de 10 milliards de dollars.

M. Vaughan: Je ne sais pas si nous irions aussi loin.

M. MacKay: J'ai entendu dire qu'il fallait que ceci ait des dimensions et des ressources qui leur permettraient de rester financièrement viables même si le pire devait arriver.

M. Vaughan: On exige qu'ils fournissent des garanties de société-mère ou des garanties conjointes qui lient les partenaires. Nous devons d'autre part être convaincus que ces entreprises ont les capacités financières pour entreprendre ce projet et le soutenir. Nos conseillers financiers et tout le monde ont examiné dans le détail la valeur nette de ce consortium. D'autres critères permettent également d'établir cela. Par exemple, pour qu'ils puissent obtenir une garantie de bonne exécution de 200 millions de dollars, ce qui n'est pas rien, il leur faut avoir de grosses ressources par derrière pour que les créanciers la leur donnent.

Mais comme l'a dit M. Giannelia à plusieurs reprises à l'Île-du-Prince-Édouard, le consortium a un volume d'affaires annuel de quatre milliards de dollars à cinq milliards de dollars et cela ne représente, annuellement, qu'environ 4 p. 100 de son volume d'affaires total.

M. Casey: Le consortium déposera 840 millions de dollars dans un fonds de fiducie. Il devra aussi fournir une garantie de bonne exécution de 200 millions de dollars pour la construction.

M. Vaughan: Oui.

M. Casey: Avez-vous vérifié le chiffre estimatif de 750 millions de dollars? Vous satisfait-il?

M. Vaughan: Oui. L'été dernier, avant que le Conseil des ministres ne nous habilite à négocier avec SCI, l'un des critères auquel devait satisfaire ce groupe était de soumettre leur coût estimatif en capital à l'ingénieur indépendant afin qu'il puisse voir si, à son avis, c'était satisfaisant, si l'on prévoyait suffisamment de fonds. Il nous a remis un rapport l'été dernier selon lequel les coûts prévus correspondent tout à fait aux normes acceptables pour un projet de cette importance et de cette envergure.

[Texte]

The Chairman: Colleagues, we are evidently going to extend this an extra 15 minutes, actually 12. We will give four minutes to each party on the second round, new questioners. You can divide that any way you want. We go directly to the Liberals. Mr. Rideout.

Mr. Rideout: Perhaps you could give me some specifics as they relate to my area and to Atlantic Canada as far as employment and things of that nature are concerned. What kind of commitment is there that the bulk of the cost of this facility is going to be spent in Atlantic Canada, to help generate some jobs and some employment there, Mr. Minister?

Mr. MacKay: This project is unusual in that regard, because the aggregate—the trucking, the kind of fabrication, and so on—by its nature is easier to locate in the region than some other major projects we have seen in the past. There is a conscious effort being made to do that. The figure I have been given is an estimate of about 70% of the benefits, which is an unusually high figure, will in fact accrue. I don't want to put specific figures on it, when I have people here who have studied it, but I understand there will be several thousand person-years of employment over the period.

Mr. Vaughan: We estimate between 3,500 and 4,000 over the life.

• 1620

One of the requirements is before the developer was even considered for the project, they had to present a regional benefits plan, which meant that criteria set at 70% of the benefits to accrue to the region. The developer agreed to it and will be signing agreements. You will notice in the federal-provincial agreement that it is a requirement that he sign specific agreements with each of New Brunswick and P.E.I., which then forms part of a total agreement with us ensuring he will meet this target.

Mr. Rideout: Have those agreements been signed?

The Chairman: Last question, Mr. Rideout.

Mr. Rideout: Then I take that one back, Mr. Chairman. Referring to clause 3, sub (2) of the agreement entered into between the federal-provincial governments, with respect, Mr. Minister, the clause is a little wimpy with respect to maintaining Marine Atlantic's head office in Moncton. Can I have your commitment that the government will do everything within its power to ensure that Marine Atlantic and the employment that is with Marine Atlantic remains in the city of Moncton?

Mr. MacKay: With respect, you are not the only one to have raised that concern, but after discussions I think it was fair to say that what we agreed upon is fair. The construction of this facility, if it occurs, will not in itself be a justification to have the head office of Marine Atlantic moved from its present location. That will not be a catalyst, an excuse, or a justification for doing it.

The Chairman: That's as strong a statement as you are going to get. Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): In reverse: Mr. Butland first, then myself—with your permission, Mr. Chairman.

[Traduction]

Le président: Chers collègues, nous allons évidemment prolonger cette séance de 15 minutes, en fait de 12. Nous donnerons quatre minutes à chaque parti pour un deuxième tour. Vous pouvez diviser ce temps comme bon vous semble. Nous passons directement aux Libéraux. Monsieur Rideout.

M. Rideout: Peut-être pourriez-vous me donner quelques précisions en ce qui concerne ma région et la région atlantique du Canada pour ce qui est de l'emploi et de ce genre de choses. Quel genre d'assurance avons-nous que ces dépenses seront faites dans la région de l'Atlantique et qu'elles aideront à créer des emplois, monsieur le ministre?

M. MacKay: Ce projet est assez inhabituel à cet égard parce que pour l'ensemble—le transport par camion, le genre de fabrication, etc.—c'est plus facile à le faire faire dans la région que pour d'autres grands projets comme on en a déjà connu. C'est essentiellement ce que l'on s'efforcera de faire. Le chiffre qui m'a été fourni et que l'on estime à environ 70 p. 100 les avantages qui reviendront en fait à la région, chiffre exceptionnellement élevé. Je ne voudrais pas vous donner de chiffres précis, alors qu'il y a ici des gens qui ont étudié la question, mais je crois que cela représentera plusieurs milliers d'années-personnes d'emploi durant cette période.

M. Vaughan: Nous estimons que cela représentera entre 3 500 et 4 000 emplois durant cette période.

Une des conditions est qu'avant même que l'on regarde la proposition du promoteur, celui-ci devait présenter un plan de retombées régionales, sachant que le critère fixé était de 70 p. 100 des retombées pour la région. Le promoteur a déclaré qu'il était d'accord et signera des ententes à ce sujet. Vous remarquerez dans l'entente fédérale-provinciale qu'il est stipulé qu'il doit signer certaines ententes spécifiques avec le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard avant que cela n'entre dans l'entente globale qui sera signée avec nous et par laquelle il s'engagera à atteindre cet objectif.

M. Rideout: Ces ententes ont-elles été signées?

Le président: Dernière question, monsieur Rideout.

M. Rideout: Alors je retire celle-ci, monsieur le président. À propos du paragraphe 2 de la clause 3 de l'entente signée entre les gouvernements fédéral et provinciaux, je veux dire que cette clause me semble un peu faible pour ce qui est de maintenir le siège social de Marine Atlantic à Moncton. Pouvez-vous m'assurer que le gouvernement fera tout ce qu'il peut pour veiller à ce que Marine Atlantic et les emplois qui y sont associés demeurent dans la ville de Moncton?

M. MacKay: Je dois vous dire que vous n'êtes pas le seul à avoir soulevé cette question mais après certaines discussions, je crois que l'on peut dire que ce que nous avons accepté est juste. La construction de ce pont, si elle se fait, ne justifiera pas en soi le déménagement du siège-social de Marine Atlantic. Ce ne sera pas un catalyseur, un prétexte ni une justification.

Le président: Vous n'obtiendrez pas davantage. Monsieur Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Non, d'abord M. Butland, puis moi, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président.

[Text]

Mr. Butland: This is a very straightforward question. Is the environmental process that you went through a normal process? Is this a full environmental assessment on a project of this size, yes or no, or is this considerably different?

Mr. Feltham: This is a full process. We used all of the procedures available in the environmental assessment review process guidelines, EARP, which governs the environmental assessment of major projects for the Government of Canada.

Mr. Butland: It would appear there are ice experts on this side and ice experts on that side, and there are cost-benefit experts on this side and so on. I am going to read something and ask if you would agree with this, Mr. Minister. It says:

On the basis of the facts cited in appendix I, the P.E.I. fixed link project is not economically viable. It also involves considerable environmental uncertainty, the impact of which cannot be accurately determined at this time.

The P.E.I. tourist and Atlantic Canada transportation industries have the most to gain by the project, while ferry workers and the fishermen of Northumberland Strait have the most to lose. Nonetheless, the project provides considerable short-term and modest long-term regional benefits to Atlantic Canada, particularly P.E.I. Both the Government of P.E.I. and the majority of its inhabitants appear to be willing to accept the project's inherent risks.

Are you going to give a yes or no to that, Mr. Minister?

Mr. MacKay: Some of those statements within the context are pretty obvious. Certainly the people who will be the most affected and have the most to lose will be the ferry workers. That's an "obviousity". The button-hook manufacturers had a lot to lose when they got rid of high-topped shoes. Generally speaking, there are elements of truth in that. I don't think I could agree yes or no to such a statement.

Mr. Angus: Mr. Minister, I want to touch briefly on the financial aspects. Marine Atlantic is currently subsidized for this run at around \$23 million or \$24 million a year. You indicated in your opening statement that the government will provide up to \$42 million per year of subsidy for the 35 years of the project, albeit getting the bridge as property at the end of that.

Can you explain the mathematics to me? Why is it better for the taxpayers of Canada to spend \$42 million a year instead of the current expenditure of around \$23 million or \$24 million, even if we did add in the cost of new ferry services, which we obviously need, which would be paid for over a number of years?

Mr. MacKay: The figures put forward in the House by your colleague and some of the ones you mentioned, with respect, are not accurate. Transport Canada will give you the accurate figures.

• 1625

Some of the elements of the subsidy, such as their overhead, they don't like to talk about. A very rough answer is that when you look at the subsidy, and this was calculated in 1988 dollars I believe, and you calculate, according to the experts from

[Translation]

Mr. Butland: Ma question est très simple. Le processus d'évaluation environnementale que vous avez suivi est-il un processus normal? S'agit-il d'une évaluation environnementale complète pour un projet de cette ampleur, oui ou non, ou est-ce tout à fait différent?

Mr. Feltham: C'est un processus complet. Nous avons utilisé toutes les méthodes existantes dans les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE), qui régissent l'évaluation environnementale des grands projets pour le compte du gouvernement canadien.

Mr. Butland: Il semble qu'il y ait des experts des glaces de ce côté et de l'autre et des experts de la rentabilité d'un côté et de l'autre aussi. Je vais vous lire quelque chose et vous demander si vous êtes d'accord, monsieur le ministre. Voici:

D'après les éléments cités à l'annexe I, le projet de raccordement permanent de l'Île-du-Prince-Édouard n'est pas économiquement viable. Il comporte également un facteur d'incertitude important pour ce qui est de l'environnement, facteur dont on ne peut pour le moment déterminer l'incidence avec exactitude.

Les secteurs du tourisme et des transports de l'Île-du-Prince-Édouard et de la région de l'Atlantique ont le plus à gagner à ce projet alors que les employés des traversiers et les pêcheurs du Détroit de Northumberland seront ceux qui y perdront le plus. Néanmoins, le projet offre à la région de l'Atlantique, et en particulier à l'Île-du-Prince-Édouard des avantages considérables à court terme et modestes à plus long terme. Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard et la majorité de ses habitants semblent prêts à accepter les risques inhérents à ce projet.

Allez-vous répondre par oui ou non à cela, monsieur le ministre?

Mr. MacKay: Certains des éléments de ce que vous avez cité sont assez évidents. Certes, ceux qui vont être le plus touchés et qui ont le plus à perdre seront les employés des traversiers. C'est évident. Les fabricants de crochets ont eu beaucoup à perdre lorsque l'on a cessé de porter des chaussures montantes. De façon générale, il y a des éléments de vérité là-dedans. Je ne pense pas pouvoir répondre par oui ou par non à une telle déclaration.

Mr. Angus: J'aimerais aborder brièvement les aspects financiers. Marine Atlantic reçoit actuellement une subvention de 23 millions de dollars à 24 millions de dollars pour cette traversée. Vous avez dit dans votre déclaration liminaire que le gouvernement fournira jusqu'à 42 millions de dollars de subvention annuelle durant les 35 ans de ce projet, alors qu'il sera finalement propriétaire du pont.

Pourriez-vous m'expliquer ce calcul? Pourquoi est-il mieux pour les contribuables canadiens de dépenser 42 millions de dollars par an plutôt que de payer les 23 millions de dollars ou 24 millions de dollars que nous payons actuellement, même si nous devons y ajouter le coût de nouveaux services de traversier, qui sont évidemment nécessaires, et qui pourraient être amortis après quelques années?

Mr. MacKay: Les chiffres présentés à la Chambre par votre collègue et certains de ceux que vous avez indiqués, ne sont pas exacts. Transports Canada vous donnera les chiffres exacts.

Certains des éléments de cette subvention, comme les frais généraux, ils n'aiment pas en parler. En gros, quand on considère la subvention, et je crois que cela a été calculé en dollars de 1988, et que l'on calcule, d'après les experts de

[Texte]

Transport Canada, the other factors that are included and quantify it, it came to roughly \$35 million, in 1988 dollars. At this time, in 1992 dollars, it comes to somewhere in the vicinity of \$42 million. They will be here to give you all of the specifics. But there's another element here that should be taken into account as well. There has been a substantial increase in rates charged by Marine Atlantic, which in turn has tended to keep the subsidy down, but it's still a cost of doing business, as it were.

Mr. Angus: But there is going to be a fee to use the bridge—

Mr. MacKay: True.

Mr. Angus: —over and above the taxpayers' subsidy, and we will pursue it with the officials from Transport. But certainly the figures were provided by Marine Atlantic to indicate that is the level of subsidy for that run, and they indicate the level of fares, which is around \$17 million, so it still doesn't add up to me, Mr. Minister.

Mr. MacKay: Well, it will when the officials, with respect, give you the background, I think.

Mr. Angus: You hope.

Mr. MacKay: I am pretty dispassionate about this actually, but just as the ferry workers have a lot to lose, as was pointed out by your colleague, so does Marine Atlantic, and there can be some creative accounting on both sides of the issue.

Mr. Angus: Fair enough.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We're honoured to have the Chairman of the Standing Committee on Transport, Mr. Bob Corbett.

Mr. Corbett (Fundy—Royal): Thank you very much, Mr. Chairman. I'm indeed pleased to be here.

I didn't want to ruin George Rideout's day, but I thought we were going to have Marine Atlantic move to Sussex, Mr. Minister. No truth to that?

Mr. MacKay: Well, with an advocate like you anything can happen.

Mr. Corbett: A scaled-down operation, a scaled-down town.

Mr. Minister, I'd like to pick up on Mr. Angus's line of questioning with reference to the \$42 million figure, because you quite definitely referred to it in your opening statements. I wasn't here for that, and I apologize, but I did read them. You quite clearly indicated that the \$42 million was a figure that you were satisfied, in 1992 dollars, was indeed the operating subsidy for the current run of ferries. Is that correct?

Mr. MacKay: That takes into account, and again I defer to Mr. Vaughan, the estimated cost of replacing these vessels, which definitely would have to be done if the bridge was not built.

Mr. Corbett: Is this not considered to be a normal business decision? I know that in business when you have capital expenditures you depreciate them over a number of years. Is that the figure that you're referring to, the depreciation factor?

[Traduction]

Transports Canada, les autres facteurs qu'il faut inclure, on en arrive à environ 35 millions, en dollars de 1988. Aujourd'hui, en dollars de 1992, cela représente quelque chose de l'ordre de 42 millions de dollars. On vous donnera tous les détails. Mais il y a un autre élément dont il faut aussi tenir compte. Les tarifs de Marine Atlantic ont sensiblement augmenté ce qui a permis de maintenir la subvention à un niveau raisonnable, mais cela fait partie des coûts de l'entreprise.

Mr. Angus: Mais on paiera un droit pour utiliser ce pont. . .

M. MacKay: C'est vrai.

Mr. Angus: . . . en plus de la subvention du Trésor public et nous poursuivrons la question avec les fonctionnaires de Transports Canada. Ce sont des chiffres qui ont été fournis par Marine Canada pour indiquer la subvention obtenue pour cette traversée et la société a également donné les tarifs perçus, soit au total environ 17 millions de dollars, si bien que cela ne représente toujours pas le chiffre que vous avez indiqué.

Mr. MacKay: Si vous permettez, lorsque les fonctionnaires vous donneront tous les renseignements, vous verrez que c'est assez comparable.

M. Angus: C'est ce que vous espérez.

Mr. MacKay: Je ne m'excite pas tellement là-dessus, mais tout comme les employés des traversiers ont beaucoup à perdre, comme l'a signalé votre collègue, Marine Atlantic a également beaucoup à y perdre et cela peut donner lieu à une certaine créativité dans la comptabilité de part et d'autre.

M. Angus: D'accord.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Nous avons l'honneur d'avoir ici le président du Comité permanent des Transports M. Bob Corbett.

M. Corbett (Fundy—Royal): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis en effet très heureux d'être ici.

Je ne voudrais pas gâcher la journée de George Rideout, mais je pensais que Marine Atlantic allait déménager à Sussex, monsieur le ministre. Ce n'est pas vrai?

M. MacKay: Ma foi, avec un défenseur comme vous, tout peut arriver.

M. Corbett: Activité en déclin, ville en déclin.

Monsieur le ministre, j'aimerais revenir sur les questions de M. Angus à propos de ces 42 millions de dollars parce que vous en avez certainement parlé dans votre déclaration liminaire. Je n'étais pas là, et je vous prie de m'en excuser, mais je l'ai lue. Vous avez indiqué très clairement que ces 42 millions de dollars étaient un chiffre qui à votre avis représentait bien, en dollars de 1992, la subvention d'exploitation actuelle pour cette traversée. Est-ce exact?

M. MacKay: Cela tient compte, et là encore je pourrais demander à M. Vaughan, de me corriger si je me trompe, du coût estimatif du remplacement de ces traversiers, qu'il faudrait certainement remplacer si le pont n'était pas construit.

M. Corbett: Ceci n'est-il pas considéré comme une décision normale pour une entreprise? Je sais qu'en affaires, lorsqu'on a des dépenses en capital, on les amortit sur un certain nombre d'années. Est-ce le chiffre auquel vous faites allusion, Ce facteur d'amortissement?

[Text]

Mr. MacKay: I'm referring to that element. there's an element of overhead that is attributed to the Marine Atlantic operations, which I think is fairly apportioned. Also, there are other incidental expenses. Mr. Vaughan, perhaps you could explain.

Mr. Vaughan: You're right. The \$42 million is what we call a future avoidable cost to the ferry service taken into consideration, and Transport will give you the details, the estimated capital costs depreciated on an annual basis. It's an annualized cost.

Mr. Corbett: In other words, the \$42 million is a figure that the government has to set aside on an annual basis to subsidize the current operation.

Mr. Vaughan: I think Transport will explain to you, for instance, that normally the capitals on the vessels are done through capital purchases, or done at one time, within the capital costs within that one year. But if you look at accounting terms, it would be spread out over—

Mr. Corbett: I think it's very important that we're clear on that, because the Department of Transport is saying one thing and Marine Atlantic is saying something else. If you took at face value what Marine Atlantic has to say, then we're looking at projected cost overruns that will result in a deficit of 50%. Clearly, the taxpayers must be assured that indeed that is not the case.

It should be brought to the attention of Marine Atlantic that we do have to factor in, from the point of view of the taxpayers, depreciation as well as the other overhead, such as the operation of toll plazas and things of that nature, which you feel confident they have not included in that \$28 million figure that Marine Atlantic has put forth.

• 1630

Mr. Vaughan: Transport will be on there next time.

The Chairman: Okay.

Mr. Corbett: Having been in the construction business for a good number of years myself, I have some concerns about the limitations you're putting on the operators to increase their tolls only at the rate of three-quarters of the rate of inflation.

My question to you is how can we as the taxpayers be assured that somehow or other at the end of the day we're not going to be approached by the contractors or the operators of this facility and told inflation has now increased to 10% per year. It wasn't all that long ago that we experienced that sort of inflation in this country. It's only been in the last eight or nine years that we've been enjoying inflation rates that were much more reasonable.

Mr. Rideout: You're not giving evidence, are you?

Mr. Corbett: The difference, of course, between three-quarters of the rate of 2%, as opposed to three-quarters of the rate of 10%, is a significant difference. How can we be assured by the operators of the bridge that indeed somewhere down the road the taxpayers are not going to be simply presented with a bill by operators saying look, this was not foreseen; we did not expect inflation to go back up to 10% or 11% or 12%, and now obviously we've got a big cost overrun that we can no longer handle?

[Translation]

M. MacKay: Je tiens compte de cet élément. Il y a un élément de frais généraux que l'on attribue aux opérations de Marine Atlantic et qui est à mon avis assez justement réparti. Il y a d'autres dépenses accessoires. M. Vaughan. Peut-être pourriez-vous expliquer.

M. Vaughan: Vous avez raison. Ces 42 millions sont ce que nous appelons un coût évitable pour le service de traversier en tenant compte, et Transports Canada vous donnera les détails, des coûts estimatifs en capital amortis annuellement. C'est un coût annualisé.

M. Corbett: Autrement dit, les 42 millions de dollars sont un montant que le gouvernement doit mettre de côté chaque année pour subventionner le service actuel.

M. Vaughan: Je crois que Transports Canada pourra vous expliquer, par exemple, que, normalement, les investissements sur les traversiers se font par des achats d'équipements, à un moment donné, et ils sont pris sur les coûts en capital de l'année. Mais si vous voyez cela en terme de comptabilité, c'est réparti sur. . .

M. Corbett: Il est très important que nous comprenions bien cela parce que le ministère des Transports dit une chose et Marine Atlantic autre chose. Si vous acceptez ce que dit Marine Atlantic, nous allons avoir des dépassements de projections qui provoqueront un déficit de 50 p. 100. Il est évident qu'il faut pouvoir assurer les contribuables qu'il n'en est rien.

On devrait porter à l'attention de Marine Atlantic qu'il faut tenir compte, du point de vue du contribuable, de l'amortissement ainsi que des autres frais généraux, comme de l'exploitation des points de vente des billets, etc, qui à votre avis n'auraient pas été inclus dans le chiffre de 28 millions de dollars donnés par Marine Atlantic.

M. Vaughan: Les représentants de Transports Canada témoignent plus tard.

Le président: D'accord.

M. Corbett: Quant à moi, j'ai été dans la construction pendant de nombreuses années et je m'inquiète que l'exploitant soit limité à une augmentation de droits de péage ne devant pas dépasser les trois quarts du taux d'inflation.

Voici ce que je me demande: comment les contribuables peuvent-ils obtenir l'assurance que d'une façon ou d'une autre, au bout du compte, les entrepreneurs ou les exploitants ne viendront pas affirmer que le taux d'inflation est désormais de 10 p. 100 par année. Il n'y a pas très longtemps encore, nous connaissions des taux d'inflation de cet ordre au Canada. Ce n'est que depuis huit ou neuf ans que les taux d'inflation se maintiennent à un niveau beaucoup plus acceptable.

M. Rideout: Vous ne témoignez pas, n'est-ce pas?

M. Corbett: Il y a une différence énorme entre les trois quarts d'un taux de 2 p. 100 et les trois quarts d'un taux de 10 p. 100. Comment pouvons-nous obtenir l'assurance de la part des exploitants du pont qu'un jour ou l'autre ils ne viendront pas nous dire qu'ils font face à une situation imprévue, qu'ils ne s'attendaient pas à ce que l'inflation grimpe à 10 p. 100, 11 p. 100 ou 12 p. 100, et que de toute évidence ils ne peuvent plus faire face à un important supplément de coûts?

[Texte]

Mr. Vaughan: We have to remember, of course, that the developer—and I think he's here to explain later, if you wish—is anticipating, and it's always been assumed, that there would be a fair increase in the traffic that would be generated through the construction of the facility.

Part of the deal they would be signing is that they may come back, but the government has the option of saying sorry. Those are the basics of the proposal.

Mr. MacKay: Inflation will have an equally deleterious effect on the operation of the ferries, presumably.

The Chairman: I thank you, Mr. Minister, on behalf of the committee, and I thank your officials for the information you have brought us. I would imagine when we go into clause-by-clause consideration we may have access to your officials again, if they are needed.

Mr. MacKay: Yes, sir. Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, our second witnesses are from Transport Canada. We have with us

M. André Pageot, directeur général, Politiques et programmes maritimes,

and Mr. Randy Morriss, Director of Ferry Policy and Programs.

Mr. Randy Morriss (Director, Ferry Policy and Programs, Transport Canada): That's right.

The Chairman: You'll be giving testimony. Will you both be speaking, or will one of you be speaking?

Mr. André Pageot (Director General, Marine Policy and Programs, Transport Canada): I will start, and we may share the speaking.

The Chairman: All right. I remind you, my colleagues, we're working under time constraints, and I would invite you gentlemen now to give your testimony, or your presentation.

Mr. Pageot: Oh, it will be very quick.

Basically, Mr. Chairman, I want to explain our relation with Marine Atlantic. We negotiate an annual operating contract with Marine Atlantic, and we reimburse in the annual contract the cost of the service that is not covered by revenues and tolls. In that contract, we establish levels of service and so on, and they define a level of rates, and we look at the traffic assumptions. At the end of year, for whatever they have not covered in their own contract, we pay a subsidy.

Part of the issue in discussing the numbers is, Marine Atlantic is not given money for vessel acquisition. So contrary to what you may find in private business, the acquisition of assets... Each vessel is so big, so costly, and requires a link with the government shipbuilding policy. We don't normally leave our transportation crown corporation with reserve funds to buy ships. So whenever we factor in the costs of the service, we have to allocate money for capital, which Marine Atlantic does not normally receive.

[Traduction]

M. Vaughan: Il faut se rappeler bien entendu que le promoteur—et il est ici pour vous donner des explications tout à l'heure, si vous le souhaitez—prévoit, comme on l'a toujours supposé, que la construction de cette installation entraînerait une augmentation substantielle du trafic.

Dans le marché conclu, il sera prévu qu'on pourra réclamer davantage auprès du gouvernement, mais ce dernier a la possibilité de refuser. Voilà l'essentiel de la proposition.

M. MacKay: On peut supposer que l'inflation aura un effet tout aussi négatif sur les traversiers.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie au nom des membres du comité et je remercie les fonctionnaires du ministère des renseignements qui ont été fournis. Je suppose qu'au besoin, quand nous passerons à l'étude article par article, nous pourrions compter sur l'avis des fonctionnaires du ministère.

M. MacKay: Volontiers. Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, notre deuxième groupe de témoins représente Transports Canada. Nous accueillons

Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs,

et M. Randy Morriss, directeur, Politiques et programmes de traversier.

M. Randy Morriss (directeur, Politiques et programmes de traversier, Transports Canada): C'est cela.

Le président: Vous allez témoigner. Allez-vous parler tous les deux ou seulement l'un de vous?

M. André Pageot (directeur général, Politiques et programmes maritimes, Transports Canada): Je vais commencer et nous nous partagerons ensuite la tâche.

Le président: Très bien. Chers collègues, nous sommes très pressés et je m'empresse de demander aux témoins de faire leur exposé.

M. Pageot: Ce sera très bref.

Essentiellement, je vais expliquer nos rapports avec Marine Atlantic. Nous négocions un contrat d'exploitation tous les ans avec Marine Atlantic, contrat en vertu duquel nous défrayons le coût du service qui n'est pas couvert par les recettes et les droits de péage. En vertu de ce contrat, nous fixons les niveaux de service et autres détails, et c'est la société qui fixe les tarifs alors que nous analysons les hypothèses quant au trafic. À la fin de l'année, nous versons une subvention à la société pour toute somme, prévue dans le contrat, et qui n'a pas été perçue.

Sur le plan des calculs, il faut dire que Marine Atlantic ne reçoit pas d'argent pour l'acquisition de bâtiments. Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait constater dans le secteur privé, l'acquisition de biens... Chaque bâtiment est énorme, coûteux et exige le respect de la politique du gouvernement en matière de construction maritime. Ainsi, d'ordinaire, les sociétés de la Couronne dans le domaine des transports ne disposent pas de provisions pour acheter des navires. Ainsi, quand il s'agit de calculer le coût d'un service, il nous faut prévoir une somme pour les immobilisations, sommes que Marine Atlantic ne reçoit pas d'ordinaire.

[Text]

That is the process by which we operate. Maybe we could just basically answer questions.

The Chairman: If you have no further presentation, we're going to begin our first round, again ten minutes, with the NDP.

• 1635

Mr. Angus: I want to get into a little more detail. You overheard the discussion between myself and the minister. Some of the material that's been put out for 1990 dollars... There was a ferry subsidy of \$23.8 million, fares of \$17.1 million, for a total of \$40.9 million. The minister indicated that this level of subsidy was not accurate and that you would be able to explain in more detail what the actual subsidy, or, if you like, the deficiency at the fare box is on the Northumberland Crossing.

Mr. Pageot: First, let's go back to the figure in 1988. When we tried to estimate the cost of the service we had to develop an order of magnitude. It is extremely difficult to have an exact cost assessment for vessels unless you have design specifications, preliminary work by the shipyard, so I have to qualify my comments.

Whenever we estimate, we talk about an order of magnitude. In 1988 when we estimated the figure, we were talking of an operating subsidy in the order of \$26.7 million. The strict operating deficit was in the order of \$22.3 million and there was an overhead figure of \$4.4 million for Marine Atlantic.

Mr. Angus: For their entire operation?

Mr. Pageot: That was the allocation of the entire operation because they don't necessarily maintain commercial accounting for each service. What we do, basically, is we take the overhead of the Moncton office and based on a percentage, we allocate the portion of that to each service.

Mr. Angus: Okay, and \$4.4 million is what was allocated for the summer?

Mr. Pageot: That was the situation in 1988. There are other costs in minor capital for Marine Atlantic that could cover some capital spending for the repairs of the ship, the terminals, some paving and other works, and sometimes the major capital for vessels.

In 1988 that figure for capital was assumed to be \$10.6 million, and that accounted for about \$2.9 million for minor capital, which is the wharfs and other facilities, and there was an allocation for vessels of \$7.7 million based probably on the recent plans. In 1988 we were probably around 86, so there was not as much of an aging problem for vessels and they basically looked at the main urgency.

That gave a total of \$37.3 million. Out of this there was a recognition that some of the overhead is not divisible. If you have a reservation system, even if you wanted a service out of it, which is the case at Borden, if you have some legal services or negotiations with labour, it's almost as expensive to negotiate four agreements or three because the first one determines what it costs the other one. So we assumed in 1988 that there was an element of the fixed overhead in the order of \$2.2 million, and that's how we arrived at this figure of \$35.1 million.

[Translation]

Voilà la façon dont nous procédons. Maintenant, nous pouvons répondre à vos questions.

Le président: Si vous n'avez rien à ajouter, nous allons entreprendre le premier tour, et le représentant néo-démocrate dispose de dix minutes.

M. Angus: Je voudrais un peu plus de détails. Vous avez été témoin de l'échange que j'ai eue avec le ministre. Dans le budget de 1990... Il y a une subvention aux traversiers de 23,8 millions de dollars, des billets d'une valeur de 17,1 millions de dollars, pour une total de 40,9 millions de dollars. Le ministre a signalé que la somme des subventions n'était pas exacte et que vous pourriez nous expliquer un peu mieux le montant de la subvention ou, si l'on veut, vous pourriez nous dire que le déficit de péage est imputé à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

M. Pageot: Tout d'abord, revenons au chiffre de 1988. En tentant de faire une estimation du coût du service, nous avons dû établir un ordre de grandeur. Il est très difficile de faire une évaluation précise du coût d'un bâtiment à moins de disposer du cahier des charges, des études préliminaires faites par le chantier naval, de sorte que ce que je dis est sous toutes réserves.

Chaque fois que nous faisons une estimation, il s'agit pour nous d'un ordre de grandeur. En 1988, il était question d'une subvention d'opération de l'ordre de 26,7 millions de dollars. Le déficit d'exploitation à lui seul était, pour Marine Atlantic, de l'ordre de 22,3 millions de dollars, avec des frais généraux de 4,4 millions de dollars.

M. Angus: Pour toute l'exploitation?

M. Pageot: Oui, pour toute l'exploitation car la société n'a pas une comptabilité commerciale pour chaque service. Essentiellement, nous appliquons un pourcentage à la somme des frais généraux du bureau de Moncton et nous en attribuons une portion à chaque service.

M. Angus: Je vois et la somme de 4,4 millions de dollars est ce qui a été attribué pour l'été, n'est-ce pas?

M. Pageot: C'est ce qui se passait en 1988. Pour Marine Atlantic, d'autres coûts viennent s'ajouter, pour des immobilisations mineures, notamment la réparation de bâtiments, de terminaux, le pavage et d'autres travaux, et à l'occasion, une grosse dépense d'immobilisation pour des bâtiments.

En 1988, on évaluait les immobilisations à 10,6 millions de dollars, c'est-à-dire 2,9 millions de dollars pour des travaux mineurs, les quais et d'autres installations, avec une provision pour les bâtiments de 7,7 millions de dollars, fondée sans doute sur les plans les plus récents. En 1988, le problème du vieillissement n'était pas aussi aigu et on s'inquiétait essentiellement des urgences.

On a donc un total de 37,3 millions de dollars. On reconnaît cependant qu'une partie des frais généraux n'est pas divisible. Le système de réservation, même si on veut en faire un service, comme c'est le cas à Borden, par exemple, certains services juridiques ou les négociations avec les travailleurs, car il est presque aussi coûteux de négocier quatre conventions ou trois car la première détermine ce que les autres vous coûteront. Ainsi, en 1988, on a présumé qu'il y avait une somme de frais généraux fixe de l'ordre de 2,2 millions de dollars, et voilà pourquoi on obtient le chiffre de 35,1 millions de dollars.

[Texte]

This project... basically, without detailed analysis of all performance in each and every year, just by escalating that \$35 million with inflation and escalation in costs, we arrived at a figure of \$42 million based on 1988 figures.

We are trying to review the situation right now. Based on what we've seen in recent months, recent years, what we may find is that Marine Atlantic under solid management, productivity measures, has done very well on the operating side. The operating side is not escalating as fast as was assumed, let's suppose, by inflation.

A lot of it is due to fuel prices. With the energy crises, during the Gulf War and so on, the price of fuel went very high. In recent years our fuel costs, which sometimes may represent up to 20% of the operating costs, were a little bit lower than expected. We welcomed that. They have had a good performance.

• 1640

On the other hand, on the capital side you may find that you are facing a much higher cost for vessel replacement. After accidents in Europe—I think that was the *Herald of Free Enterprise*—we have International Maritime Organization rules and we are facing new security measures. Any new ships built will probably be a lot more expensive than we assumed.

To give you an example, in 1982 we built the *Abegweit*, at a cost of \$58 million. A replacement today for the *John Hamilton Gray*, which is a—

Mr. McGuire: On a point of order, Mr. Chairman, what did the new *Abegweit* ferry actually cost?

Mr. Pageot: I would estimate, based on the recent fleet plan in Marine Atlantic, that to replace the *John Hamilton Gray*, which is of the same class as the *Abegweit*, you would be talking about \$100 million.

Mr. McGuire: So the *Abegweit* costs \$100 million?

Mr. Pageot: The *Abegweit* cost \$58 million in 1982, but a new vessel would have to meet more stringent IMO regulations and safety measures.

Mr. Angus: With basically the same capacity?

The Chairman: That's not a point of order. That comes off your time—double.

We're back to you, Mr. Angus.

Mr. Angus: To go back to the 1988 figures again, the \$35.1 million does not include any capital replacement, is that correct?

Mr. Pageot: No. Well, that included \$7.7 million for a vessel. That's an allocation we figured out. Marine Atlantic doesn't have that. When you get a figure from Marine Atlantic, they will not give you that \$7.7 million.

[Traduction]

À partir des chiffres de 1988 et de la somme de 35 millions de dollars, sans analyse détaillée de la situation année par année, rien qu'en faisant intervenir le facteur inflation, nous avons obtenu la somme de 42 millions de dollars.

En ce moment, nous sommes en train d'examiner la situation. D'après ce que nous avons pu constater au cours des derniers mois, des dernières années, on en conclura peut-être Marine Atlantic, avec une bonne gestion, des mesures de productivité, s'en est tiré assez bien du côté de l'exploitation. On constate que du côté de l'exploitation, l'inflation ne fait pas grimper les coûts aussi vite qu'on le supposait.

Un facteur important est dû au prix du carburant. Les crises de l'énergie, la Guerre du Golfe, etc., on fait énormément monter les prix du carburant. Par contre, depuis quelques années, le coût du carburant, qui peut représenter jusqu'à 20 p. 100 de nos coûts de fonctionnement, ont été un peu plus bas que prévu. Nous nous en sommes félicités. Nous sommes satisfaits de la performance.

D'autre part, sur le plan des biens d'équipement, il faut s'attendre à des coûts de remplacement des navires beaucoup plus élevés. Après certains accidents en Europe, et je pense en particulier à celui du *Herald Free of Enterprise*, nous devons respecter les règles de l'Organisation maritime internationale et de nouvelles mesures de sécurité nous sont imposées. Les navires que nous construirons dorénavant seront probablement beaucoup plus coûteux que nous ne l'avions prévu.

Pour vous donner un exemple, en 1982 nous avons construit l'*Abegweit* pour 58 millions de dollars. Pour remplacer aujourd'hui un navire équivalent, le *John Hamilton Gray*. . .

M. McGuire: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; combien le traversier *Abegweit* a-t-il véritablement coûté?

M. Pageot: D'après de récents plans pour la flotte de Marine Atlantic, j'imagine que pour remplacer le *John Hamilton Gray*, qui est de la même classe que le *Abegweit*, il faudrait environ 100 millions de dollars.

M. McGuire: Par conséquent, l'*Abegweit* coûterait 100 millions de dollars?

M. Pageot: L'*Abegweit* a coûté 58 millions de dollars en 1982, mais un navire construit aujourd'hui devrait respecter des règlements et des mesures de sécurité plus sévères imposés par l'OMI.

M. Angus: Il s'agit du même tonnage?

Le président: Vous n'invoquez pas le Règlement. Cela est déduit de votre temps, et en double.

Monsieur Angus, nous revenons à vous.

M. Angus: Pour revenir à ces chiffres de 1988, les 35,1 millions de dollars ne comprennent pas le remplacement d'équipement, n'est-ce pas?

M. Pageot: Non. En fait, cela comprend 7,7 millions de dollars pour un navire. C'est une affectation que nous avons calculée. Marine Atlantic n'a pas ce chiffre. Dans les chiffres de Marine Atlantic, ces 7,7 millions de dollars ne figureraient pas.

[Text]

There was an allocation of \$7.7, plus \$2.9 for minor capital, which is wharf related and other things. That was a \$10.6 million figure in 1988. What I'm saying is that the capital allowance today, because of more stringent requirements and growth in traffic. . . You may need bigger vessels—

Mr. Angus: I understand all of that. You're eating into my time here.

Mr. Pageot: I'm sorry.

Mr. Angus: Marine Atlantic doesn't get that money. Is the money set aside into some kind of trust account, under Transport Canada, that is added to year after year—

Mr. Pageot: No.

Mr. Angus: What's it used for?

Mr. Pageot: Each capital project is a big project and it usually goes on a case-by-case. . . We don't set aside trust funds for the acquisition of equipment.

Mr. Angus: That's fair enough. It doesn't sound fair to me to indicate that it is part of Marine Atlantic's costs if (a) they don't get it, and (b) it's not sitting in a trust account to be added to year after year to allow the Government of Canada to buy a \$100-million vessel. So why are you attaching it to Marine Atlantic?

Mr. Pageot: We are not saying it's a Marine Atlantic cost per se; it's a cost to the federal government. We are committed to good and efficient service, and we will build a ship to maintain the quality of the service.

Mr. Angus: I understand that.

Mr. Pageot: There will be a cost to the federal government, whether it's set aside in a fund or in the books of Marine Atlantic.

Mr. Angus: Let me try it another way. The \$7.7 million in 1988 was in effect to help pay for a future vessel. Is that what you're telling me?

Mr. Pageot: That was a notional calculation to estimate the portion of our costs that reflect vessel acquisition.

Mr. Angus: But you didn't buy a vessel in that year.

Mr. Pageot: No.

Mr. Angus: You didn't pay for a vessel in that year.

Mr. Pageot: No, but when we bought one—

Mr. Angus: This is as confusing as railway financing.

Mr. Pageot: Basically, you have two separate books.

Mr. Angus: Yes, it sounds like it.

Mr. Pageot: We provide vessels to Marine Atlantic. Take the ones in Newfoundland. The *Smallwood* and the *Caribou* were purchased with federal money. Because it's a constitutional service, there's no point in accounting for the costs of the

[Translation]

Il s'agit d'une affectation de 7,7 millions de dollars, plus 2,9 millions sous forme d'investissements mineurs en capital, construction d'un quai, etc. En 1988, cela faisait 10,6 millions de dollars. J'essaie de vous expliquer que de nos jours les coûts d'immobilisation, étant donné les exigences plus sévères, l'accélération du trafic, la nécessité, peut-être, de construire de plus gros navires. . .

M. Angus: Je comprends tout cela; c'est mon temps que vous utilisez.

M. Pageot: Je suis désolé.

M. Angus: Cet argent n'est pas versé à Marine Atlantic. Est-il versé dans une sorte de compte en fiducie, qui dépendrait de Transports Canada et qui viendrait s'ajouter chaque année. . .

M. Pageot: Non.

M. Angus: A quoi sert-il?

M. Pageot: Chaque projet d'immobilisation est un gros projet et, d'ordinaire, on procède cas par cas. Nous ne réservons pas des fonds de fiducie pour l'acquisition éventuelle de matériel.

M. Angus: Cela me semble très bien, mais par contre, ce que je ne comprends pas, c'est qu'on inscrive cela dans les coûts de Marine Atlantic, puisque, premièrement, ils ne touchent pas cet argent et, deuxièmement, il n'est pas versé dans un fonds en fiducie qui est alimenté chaque année pour permettre au gouvernement du Canada d'acheter un navire de 100 millions de dollars. Dans ces conditions, pourquoi inscrire cela dans les coûts de Marine Atlantic?

M. Pageot: Nous ne prétendons pas qu'il s'agisse d'un coût de Marine Atlantic, c'est un coût pour le gouvernement fédéral. L'important, pour nous, c'est d'offrir un bon service efficace, et quand nous construisons un navire, c'est pour maintenir la qualité du service.

M. Angus: Je comprends cela.

M. Pageot: Cela va représenter un coût pour le gouvernement du Canada, que ces sommes soient réservées dans un fonds spécial ou qu'elles figurent dans livres de Marine Atlantic.

M. Angus: Je vais essayer d'aborder la question d'un autre angle. Les 7,7 millions de 1988 devaient servir à la construction future d'un navire, c'est bien ce que vous me dites?

M. Pageot: C'est un calcul théorique qui a servi à évaluer notre portion des coûts d'acquisition du navire.

M. Angus: Mais cette année-là, vous n'avez pas acheté de navire.

M. Pageot: Non.

M. Angus: Cette année-là, vous n'avez pas payé un navire.

M. Pageot: Non, mais quand nous en avons acheté un. . .

M. Angus: C'est aussi brouillé que le financement d'un chemin de fer.

M. Pageot: En fait, nous avons deux séries de comptes bien distinctes.

M. Angus: En effet, ça en a l'air.

M. Pageot: Nous mettons des navires à la disposition de Marine Atlantic. Prenez l'exemple de ceux qui sont à Terre-Neuve. Le *Smallwood* et le *Caribou* ont été achetés avec de l'argent du gouvernement fédéral. Comme il s'agit d'un service

[Texte]

capital. We don't collect through the users, it's a subsidized service. We don't even recover in some cases more than 20% to 30% of the O and M costs. We don't allocate for the capital costs. They're part of Canada's contribution to remoteness and constitutional services. But this is a real cost for the federal government in the subsidy. We could show one year, such as the purchase of the *Abegweit*, and show \$58 million. But if you tried to allocate that on the life of a vessel, which may be 25 years, you would have an amount that would be equivalent, let us suppose, to \$7.7 million.

• 1645

Mr. Angus: I still don't understand. I wonder if we can get that in writing.

Mr. Casey: It's called sound business, Iain.

Mr. Angus: No, it's not.

The Chairman: We go to Mr. Worthy.

Mr. Corbett: It's a way to stay out of bankruptcy.

Mr. Worthy: My constituents would understand it quite well. It's the taxpayer as a whole they are concerned with. I don't come from the Maritimes, so in some respects my constituents would say this sounds too good to be true.

Here we have an extremely unique approach, where free enterprise is going to be putting up the money; we're going to have a dramatically improved service, a transportation link between Prince Edward Island and the mainland; and the tolls, instead of going up at higher than inflation, as they have, are going to be going up at a very controlled rate, at three-quarters of the inflation rate. The information you're providing us with, which is crucial, is the cost of this, in the end run, should be neutral to the taxpayer.

My interest is not so much in Marine Atlantic, which is being pursued, but the taxpayer. As I see it, what you're saying is not only is there the subsidy to Marine Atlantic but all the other costs the taxpayers of Canada would be encumbered with, because other government departments, however they arrived at the money... would have to be paid for. In fact, Mr. McGuire's first question, if I remember rightly, was what would happen if we didn't put in the bridge. And of course a whole bunch of things came out, and those included maintenance to the wharves, new wharves that had to be put in, vessels that would have to be made up, and all of those would ultimately entail cost to the taxpayer.

The confusion that exists concerns me. If that confusion exists in one of our members of Parliament, especially on this committee, that means there's also confusion to the taxpayer. They have to see this as not only been good for Atlantic Canada but being good for taxpayers right across the country.

The operating subsidy I believe is pretty straightforward. People may be a little bit confused about the overhead. I guess I would ask, however you can do it, to try to clarify the overhead and the capital costs that would be entailed and why it is in fact going to be a better deal for the taxpayers of Canada than if we didn't proceed with this.

[Traduction]

constitutionnel, il ne sert à rien de comptabiliser les coûts du capital. Nous ne faisons pas payer les usagers, c'est un service subventionné. Dans certains cas, nous récupérons tout juste 20 à 30 p. 100 des coûts de fonctionnement et d'entretien. Nous n'avons pas d'affectation pour les coûts en capital. C'est la contribution constitutionnelle du Canada aux régions éloignées. Mais dans le mesure où c'est une subvention, c'est un coût réel pour le gouvernement fédéral. Nous pourrions inscrire le coût d'achat de l'*Abegweit* dans les comptes d'une année, inscrire 58 millions de dollars, mais si vous essayez d'étaler ces coûts sur la durée de service du navire, qui peut être de 25 ans, cela vous donne une somme qui pourrait être, par exemple, 7,7 millions de dollars.

M. Angus: Je continue à ne pas comprendre. Serait-il possible de nous expliquer cela par écrit.

M. Casey: C'est du bon commerce, Iain.

M. Angus: No, pas du tout.

Le président: La parole est à M. Worthy.

M. Corbett: C'est un bon moyen d'éviter la faillite.

M. Worthy: Mes électeurs le comprendraient très bien. C'est à l'ensemble des contribuables qu'on pense. Je ne suis pas des Maritimes moi-même, si bien que je pourrai conclure que pour mes électeurs, tout cela est trop bon pour être vrai.

Nous avons ici une démarche tout à fait unique, puisque c'est l'entreprise privée qui va financer les opérations, et le service va connaître une amélioration énorme avec cette liaison entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. En même temps, les droits de péage, loin de précéder l'inflation comme ils l'ont fait jusqu'à maintenant, vont être contrôlés de très près et maintenus à 75 p. 100 du taux de l'inflation. Autrement dit, ce que vous venez nous dire, et qui est crucial, c'est qu'en fin de compte, cela ne coûtera pas plus cher aux contribuables.

On a parlé jusqu'à présent de Marine Atlantic, mais moi, ce qui m'intéresse, c'est le point de vue du contribuable. Si j'ai bien compris ce que vous nous avez dit, il n'y a pas seulement la subvention à Marine Atlantic, il y a tous les autres coûts qu'on imposerait aux contribuables canadiens par l'entremise d'autres ministères, tous ces services qui devraient également être payés. Si j'ai bien compris, la première question de M. McGuire était: que se passerait-il si nous ne construisions pas le pont. Évidemment, toutes sortes d'éléments sont apparus, y compris l'entretien des quais, les nouveaux quais à construire, les bateaux à construire, etc, et tout cela coûte de l'argent aux contribuables.

Il existe une certaine confusion qui m'ennuie un peu. Or, s'il y a un député, et en particulier un député de ce comité, qui ne comprend pas bien la situation, cela veut dire que les contribuables ne comprennent pas non plus. Ce qu'il faut, c'est qu'ils soient convaincus que ce projet est bon non seulement pour la région de l'Atlantique, mais également pour les contribuables de tout le pays.

La subvention de fonctionnement, ça c'est assez simple à comprendre. Par contre, les frais généraux sont déjà peut-être un peu plus compliqués. Je ne sais pas comment vous allez vous y prendre, mais j'aimerais que vous m'expliquiez la question des frais généraux et des coûts en capitaux et que vous m'expliquiez en particulier pourquoi cette solution est préférable pour les contribuables canadiens que si on ne construisait pas ce pont.

[Text]

Mr. Pageot: You have to realize the nature of our operations with crown corporations and private operators such as Northumberland Ferries. These companies are run by competent people. They have boards of directors. Our role in the federal government, in departments such as Transport, is to pass to them the financial means to play the role. I have no doubt that Marine Atlantic can eventually clarify a lot of these figures. But this is how we arrived at the order of magnitude in 1988.

Mr. Worthy: So it was \$35.1 million in 1988 dollars. Then for 1992 dollars, the \$42 million is just inflation applied to that.

Mr. Pageot: Yes. And what I am saying is the O&M performance has been excellent, but we are facing major challenges on the capital costs. On balance, we remain confident that this order of magnitude is in the right order.

The Chairman: Thank you, Mr. Worthy. Mr. McGuire.

• 1650

Mr. McGuire: There's been some discussion in the province of P.E.I. about the Port of Borden when this project is completed. Does your department have any plans to use the port as a deep water port or as a Transport Canada port at the completion of the bridge?

Mr. Pageot: At this point we don't have such plans. I guess we'll cross that bridge when we reach it.

Mr. Angus: When you build it.

Mr. Pageot: Fundamentally, we'll have to look at the use of that port, but at this point we don't have plans.

Mr. McGuire: So right now you're not considering anything there as far as Transport Canada is concerned.

Mr. Pageot: It's premature.

Mr. McGuire: It's premature. On the tolls versus the maintenance costs, have you done any figures on those? What is the approximate amount of money that would be generated from tolls and the approximate amount of money that would be used for maintenance, and the difference between those two?

Mr. Pageot: Maybe I could ask Mr. Morriss to cover some of the figures we have on toll revenues and so on.

Mr. Morriss: The revenues that the crown corporation currently collects, that's commercial revenues, most of which would be toll-related, in 1992 ran to \$16 million. That was their end-of-year statement. The crown subsidy to the corporation was \$28 million. So their total posted revenue for 1992 was \$44.6 million. Against that they posted, obviously, their expenses to come out to their bottom line. But the subsidy was used to equalize, if you will, the expenses against netted revenue.

Mr. McGuire: So do you anticipate the income to raise substantially once the bridge is built?

Mr. Morriss: I'm sorry, the income?

[Translation]

M. Pageot: Il faut que vous compreniez comment nous opérons et quels sont les liens entre les sociétés de la Couronne et les exploitants privés comme Nortemill et Ferris. Ces compagnies sont dirigées par des gens compétents; elles ont des conseils d'administration. De notre côté, au gouvernement fédéral et dans des ministères comme celui des Transports, nous sommes là pour leur offrir les moyens financiers dont elles ont besoin pour jouer leur rôle. Je suis certain que Marine Atlantic finira par donner des explications beaucoup plus claires sur ces chiffres. Mais voilà comment nous sommes parvenus à cet ordre de grandeur pour 1988.

M. Worthy: Autrement dit, 35,1 millions de dollars en 1988. Ensuite, en 1992, c'est passé à 42 millions, la différence représentant l'inflation.

M. Pageot: Oui, et je vous explique que nos opérations ont été très satisfaisantes sur le plan du fonctionnement et de l'entretien, mais par contre, nous avons des défis considérables à relever sur le plan des immobilisations. Dans l'ensemble, nous sommes raisonnablement certains de cet ordre de grandeur.

Le président: Merci, monsieur Worthy. M. McGuire.

M. McGuire: À l'Île-du-Prince-Édouard, certains s'interrogent sur le sort du port de Borden une fois ce projet mené à bien. Est-ce que votre ministère a des plans pour utiliser ce port pour les gros tonnages ou encore pour en faire un port de Transports Canada lorsque le pont sera terminé?

M. Pageot: Pour l'instant, nous n'avons pas de plans dans ce sens. J'imagine que nous traverserons ce pont quand nous en serons là.

M. Angus: Quand il sera construit.

M. Pageot: À ce moment-là, nous réfléchirons à la façon d'utiliser ce port, mais pour l'instant, nous n'avons pas fait de plans.

M. McGuire: Vous n'avez donc pas pour l'instant des plans qui mettraient en cause Transports Canada.

M. Pageot: C'est prématuré.

M. McGuire: C'est prématuré. À propos du rapport entre les droits de passage et les coûts d'entretien, est-ce que vous avez fait des calculs? Combien d'argent approximativement vont rapporter les droits de passage et combien d'argent faudrait-il pour l'entretien, et quelle est la différence entre ces deux chiffres?

M. Pageot: Je vais demander à M. Morriss de vous donner les chiffres que nous avons sur les revenus tirés des droits de passage, etc.

M. Morriss: À l'heure actuelle, en 1992, la société de la Couronne a recueilli—il s'agit de revenus commerciaux qui, pour la plupart, sont tirés des droits de passage—16 millions de dollars. C'est ce qui figure dans son bilan annuel. La Couronne a accordé à la société une subvention de 28 millions de dollars. Autrement dit, le revenu total pour 1992 a été de 44,6 millions de dollars. Évidemment, leurs frais sont déduits du total de leur revenu. La subvention, de son côté, sert à équilibrer, si l'on peut dire, les dépenses et les revenus nets.

M. McGuire: Est-ce que vous prévoyez une augmentation substantielle des revenus après la construction du pont?

M. Morriss: Pardonnez-moi, les revenus?

[Texte]

Mr. McGuire: The income from the tolls, do you expect them to go up?

Mr. Pageot: It will be linked to traffic growth, and there is no doubt, without making a judgment on the social side, that a bridge in terms of transportation efficiency is interesting. There are no waiting lines, it's 24 hours a day.

If there is traffic generated by the bridge you could have a little bit higher revenues, but the bridge company, as Mr. Vaughan has explained, has a formula for future tolls on the bridge. But the higher revenues on the bridge may have to be linked to traffic levels.

Mr. McGuire: So you haven't projected what these might be?

Mr. Pageot: No, because our responsibility is in our relations with Marine Atlantic. Because we are dealing with a private sector partner, we in Transport Canada did not necessarily make forecasts of what the bridge will have. But these figures exist, and you will be meeting the developer and my colleagues.

Mr. McGuire: Could you tell the committee how many employees are actually employed by Marine Atlantic? We get different numbers all the time, from 600 to 300.

Mr. Pageot: The figures I'm using for Borden-Tormentine are the ones provided to us by Marine Atlantic, and we are talking of 658 employees, of whom 416 are permanent, and, because of the summer nature of the peak traffic, 242 temporary. So the figure I have here is 658 employees.

Mr. McGuire: And 200 are temporary?

Mr. Pageot: Out of 658, 242 are term employees.

Mr. McGuire: Thank you.

The Chairman: On the second round, can we just have one question per party and then we'll probably come to the end of it. We're going to go to the NDP, followed by yourself, and wrapped up by the Liberals. Mr. Angus.

Mr. Angus: Let me go back into the minefield for just a moment, Mr. Chairman.

The Chairman: You can go there, but I hope you get out in enough time for your colleagues to—

Mr. Angus: No, it'll depend on the answer.

Is that \$7.7 million the presumed cost of re-equipping the fleet? Is that what you're doing? So therefore there's no additional money required for new ferries based on your calculations?

• 1655

Mr. Pageot: No. In 1988 we looked at the fleet of Marine Atlantic, including the recently acquired, in those days, *Abegweit*. Somebody looked and said there are four vessels, one costs \$58 million, the other ones are x millions, and they would try to find an equivalent number if they were spreading that cost over the life of the project. I don't think we looked into extensive ship replacement at that time.

[Traduction]

M. McGuire: Les revenus—tirés des droits de passage: vous attendez-vous à ce qu'ils augmentent?

M. Pageot: Cela dépendra de l'augmentation du trafic, et sans vouloir porter un jugement de valeur sur les aspects sociaux, il est certain qu'un pont, sur le plan du transport, est efficace. Il n'y a pas de lignes d'attente, cela fonctionne 24 heures par jour.

Si l'existence du pont fait augmenter le trafic, il se pourrait que les revenus soient un peu plus élevés, mais la compagnie du pont, comme M. Vaughan vous l'a expliqué, a élaboré une formule pour fixer les droits de passage du futur pont. Cela dit, l'augmentation de ces revenus dépendra de l'importance du trafic.

M. McGuire: Vous n'avez donc pas cherché à les projeter?

M. Pageot: Non, car nous voyons les choses du point de vue de Marine Atlantic. Comme nous avons un partenaire dans le secteur privé, Transports Canada n'a pas forcément cherché à faire des projections en ce qui concerne le pont. Cela dit, ces chiffres existent et vous aurez plus tard l'occasion de rencontrer l'entrepreneur et mes collègues.

M. McGuire: Pouvez-vous nous dire quels sont les effectifs actuels de Marine Atlantic? Nous entendons des chiffres contradictoires qui peuvent aller de 600 à 300.

M. Pageot: Les chiffres que j'utilise sur la ligne Borden-Tormentine sont ceux qui nous sont fournis par Marine Atlantic: 658 employés, dont 416 employés permanents et 242 temporaires qui sont là à cause de l'augmentation du trafic pendant l'été. Le chiffre que je possède est donc de 658 employés.

M. McGuire: Dont 200 temporaires?

M. Pageot: Sur 658 employés, il y en a 242 qui sont employés à titre temporaire.

M. McGuire: Merci.

Le président: Pour le second tour, nous aurons tout juste le temps d'accorder une question à chaque parti après quoi nous devons probablement nous arrêter. Je vais donner la parole au NPD, puis à vous, après quoi les Libéraux termineront. Monsieur Angus.

M. Angus: Si vous le permettez, monsieur le président, je vais replonger dans la mêlée un petit instant.

Le président: Allez-y, mais j'espère que vous en ressortirez à temps pour que vos collègues. . .

M. Angus: Cela dépendra de la réponse.

Ces 7,7 millions de dollars représentent les coûts projetés pour le rééquipement de la flotte? C'est bien ce que vous faites? Par conséquent, avec ces calculs, on n'aura pas besoin d'argent supplémentaire pour construire de nouveaux traversiers?

M. Pageot: Non. En 1988, nous avons examiné la flotte de Marine Atlantic, y compris un navire qu'on venait tout juste d'acquérir à l'époque, l'*Abegweit*. Quelqu'un a fait le calcul et a décidé: il y a quatre navires, un qui a coûté 58 millions de dollars et les autres qui ont coûté tant d'argent; on a ensuite cherché à étaler ces chiffres sur toute la durée de service de ces navires. A l'époque, je ne pense pas qu'on ait envisagé un programme de remplacement complet des navires.

[Text]

Mr. Angus: So the \$7.7 million is not money, in any way, bookkeeping or otherwise, set aside to pay for new ferries?

Mr. Pageot: No. The way the government accounting is done, with Treasury Board rules and major capital acquisition, we have been dealing with these as a one-time acquisition and payments as we build the ship. So whenever we have to come up with an annual figure, we have to develop these proxy calculations of what it would be if I were in a business and it were on an annual basis.

Mr. Angus: Okay, but the \$7.7 million of taxpayers' money does not go to Marine Atlantic.

Mr. Pageot: Not directly, but they receive beautiful assets.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: How was the minefield?

Mr. Angus: Still there.

Mr. Thompson (Carleton—Charlotte): About a week ago, I believe it was, I spoke on this bill in the House of Commons and I stepped through the ten conditions the Province of Prince Edward Island had laid down, and one member referred to them as the ten commandments before this project could proceed. Are you aware of those, and could you step through some of those today and some of your comments on them?

Mr. Pageot: I don't have a document in front of me, and I would prefer if you would ask a more specific question if you have a concern.

Mr. Thompson: There are ten conditions on the construction. They range from the environment to the fate of the employees involved in the present transportation system—that is, the ferries. I thought you might be more aware of those ten conditions.

Mr. Pageot: I don't want to comment without having the specifics in front of me.

Mr. Thompson: That's basically what it boils down to, the ten most common concerns of the islanders, the population of the province of Prince Edward Island.

Mr. Pageot: I'm sure my colleague from DPW could make comments on these, but if you have a concern regarding one of the dimensions of Marine Atlantic and Transportation involvement, I would be glad to answer your question.

The Chairman: Could you be a little more specific, Mr. Thompson?

Mr. Thompson: I could be specific, but I'd prefer that he'd step through and we'd have a chance, as a committee, to comment on those.

Mr. Pageot: Comments on issues that—

Mr. Thompson: I think Mr. Corbett has uncovered them here for me.

Mr. Pageot: I won't make comments on issues for which I don't have the direct competence or I have not been involved.

[Translation]

M. Angus: Autrement dit, ces 7,7 millions de dollars n'ont jamais été mis de côté pour payer de nouveaux traversiers, que ce soit dans les livres ou ailleurs.

M. Pageot: Non. D'après les règles du Conseil du Trésor et les règles qui régissent les gros projets d'immobilisation, nous devons considérer ces projets comme des acquisitions uniques, les versements étant effectués au fur et à mesure de la construction du navire. Dans ces conditions, quand nous avons besoin d'un chiffre annuel, nous devons faire des calculs théoriques et nous interroger sur une situation équivalente, dans une entreprise privée où les choses se font annuellement.

M. Angus: D'accord, mais ces 7,7 millions de dollars du contribuable ne sont pas versés à Marine Atlantic.

M. Pageot: Pas directement, mais cette société reçoit de très belles pièces.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Comment avez-vous trouvé la mêlée?

M. Angus: Elle est toujours là.

M. Thompson (Carleton—Charlotte): Il y a environ une semaine, je crois, j'ai parlé de ce projet de loi à la Chambre des communes et, à cette occasion, j'ai parcouru les 10 conditions fixées par la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Un député a dit qu'il s'agissait des 10 commandements. Est-ce que vous connaissez ces conditions, et vous serait-il possible de les passer en revue et de nous dire ce que vous en pensez.

M. Pageot: Je n'ai pas le document sous les yeux, et je préférerais que vous me posiez une question plus précise si vous pensez à quelque chose de particulier.

M. Thompson: Il y a 10 conditions qui concernent la construction et qui vont de l'environnement au sort des employés du système de transport actuel, c'est-à-dire des traversiers. J'ai pensé que vous deviez bien connaître ces conditions.

M. Pageot: Je ne veux pas commenter sans avoir les détails sous les yeux.

M. Thompson: En réalité, il s'agit des 10 préoccupations les plus fréquentes des gens de l'île, de la population de la province de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Pageot: Je suis certain que mon collègue des Travaux publics pourra commenter ces conditions, mais si vous avez une question précise à me poser au sujet de Marine Atlantic ou du ministère des Transports, j'y répondrai avec plaisir.

Le président: Monsieur Thompson, pourriez-vous être un peu plus précis?

M. Thompson: Je pourrais être plus précis, mais je préférerais l'entendre commenter ces conditions, ce qui donnerait aux membres du comité l'occasion de commenter cette position.

M. Pageot: Des observations sur des questions qui. . .

M. Thompson: Je crois que M. Corbett vient de trouver la liste.

M. Pageot: Je ne commenterai rien qui ne soit directement de ma compétence; je ne commenterai pas non plus des choses dont je n'ai pas eu l'occasion de m'occuper.

[Texte]

The Chairman: I think the Department of Public Works could probably answer those questions, and you know they've already been through as witnesses. So if it would deal with transport, I would suggest, Mr. Thompson, perhaps we could nail it down as that. We're going to have our department officials from Public Works back when we come to the clause-by-clause, and I would be in the hands of the committee as to what you want to do at that time.

Mr. Thompson: That's fair, Mr. Chairman, as long as we have a chance, I think, to step through them. I have no problem with that.

Mr. Corbett: Can I ask a supplemental?

The Chairman: You may after Mr. Casey asks his question.

Mr. Casey: I just want to go over the ferry business again. Can you explain, when a ferry is needed does the government provide funding to buy a ferry, period, and turn it over to Marine Atlantic to operate? And who owns the ferry? What happens when the ferry is taken out of service? Where does the money go?

Mr. Morriss: On your first question, yes, the government provides the money as a crown procurement on behalf of the crown and then provides the ship to Marine Atlantic to operate.

Mr. Casey: At no cost? At no charge to Marine Atlantic?

Mr. Morriss: Marine Atlantic is an agent of the crown, therefore it's a crown corporation. Therefore it's handed to them as a crown asset and used in that capacity and when the vessel is disposed of at the end of its useful life any proceeds from the disposal are returned to the Consolidated Revenue Fund through the books of the crown corporation.

Mr. Casey: Do you have a prediction of how much money will be generated when the ferry service ends and the ferries are sold? How many are there, and any idea what—

Mr. Morriss: There are four vessels. You heard *Abegweit* was built in 1982 for \$58 million. The *Holiday Island* and *Vacation Land* were built in 1971 at roughly \$50 million, and the *John Hamilton Gray* is considerably older, built in 1968. Old ships on the market today don't bring a heck of a lot. It depends on the value of scrap at the time. It depends if there is a great deal of useful life left in the vessel whether anyone would propose to buy her as a working vessel.

• 1700

Mr. Casey: Do you have a ballpark figure?

Mr. Morriss: We disposed of the motor vessel *Selkirk*. It came off the Northumberland service this past fall. She sold for \$90,000 Canadian.

Mr. Pageot: And the new one is costing \$45 million.

Mr. Corbett: Is there any contingency plan by the department in the event of a catastrophe once the structure is in place and for some reason or another that is too horrendous to think of is out of service for a period of time? Is there a backup plan to put a ferry back in service? Will there be one in the vicinity so it can be put into service very quickly? Just what plan would the department have in that case?

[Traduction]

Le président: Le ministère des Travaux publics pourrait probablement répondre à cette question et vous savez que nous les avons déjà reçus comme témoin. Nous pourrions donc décider, monsieur Thompson, que pour l'instant nous nous en tenons aux transports et que plus tard, lorsque les représentants du ministère des Travaux publics seront de retour lors de l'étude article par article, vous aurez probablement l'occasion de poser ces questions.

M. Thompson: Cela me semble très bien, monsieur le président, l'important étant que j'aie l'occasion de les passer en revue. Je n'ai pas d'objection.

M. Corbett: Vous me permettez une question supplémentaire?

Le président: Après que M. Casey aura posé sa question.

M. Casey: Je veux revenir à cette affaire de traversier. Quand on a besoin d'un traversier, est-ce que c'est le gouvernement qui finance purement et simplement l'achat de ce traversier après quoi il le donne à Marine Atlantic qui se charge de l'exploiter? Qui est propriétaire du traversier? Que se passe-t-il quand on le retire du service? Que devient l'argent?

M. Morriss: En ce qui concerne votre première question, effectivement, c'est le gouvernement, c'est-à-dire la Couronne, qui finance l'achat du traversier, puis qui le met à la disposition de Marine Atlantic qui l'exploite.

M. Casey: Gratuitement? Marine Atlantic ne paye rien?

M. Morriss: Marine Atlantic est un agent de l'État, par conséquent, c'est une société d'État. Dans ces conditions, on leur confie le traversier, c'est un actif de la Couronne qui est exploité à ce titre et, lorsqu'on le retire du service, le produit de la vente du traversier retourne au Trésor en passant par les livres de la société d'État.

M. Casey: Avez-vous une idée de l'argent qu'on tirera de la vente des traversiers lorsque le moment sera venu de les vendre? Combien y en a-t-il, et savez-vous combien. . .

M. Morriss: Il y a quatre navires. Vous avez entendu parler de l'*Abegweit* qui a été construit en 1982 pour 58 millions de dollars. Il y a également le *Holiday Island* et le *Vacation Land* qui ont été construits en 1971 et ont coûté environ 50 millions de dollars. Enfin, le *John Hamilton Gray* qui est beaucoup plus ancien puisqu'il a été construit en 1968. Les vieux navires ne valent pas grand-chose sur le marché actuel. Les acheteurs éventuels tiennent compte de la durée de vie utile qui leur reste pour faire une proposition.

M. Casey: Vous avez un chiffre approximatif?

M. Morriss: Nous avons vendu le *Selkirk*, qui a été retiré du service de Northumberland l'automne dernier. Nous en avons tiré 90 000\$ CAN.

M. Pageot: Et le nouveau coûte 45 millions de dollars.

M. Corbett: Le ministère a-t-il un plan d'urgence pour le cas où une catastrophe se produirait une fois l'ouvrage réalisé et, si pour une raison trop épouvantable à imaginer, il était mis hors service pendant un certain temps? Y a-t-il un plan de repli sur un service de traversier? Y aura-t-il à proximité quelqu'un qui pourra rétablir ce service très rapidement? Que ferait le ministère dans une telle situation?

[Text]

Mr. Morriss: The department does not propose to retain any of the existing vessels as, for want of a better term, stand-by vessels. Nor do we propose to retain either of the terminal structures once the fixed-link structure is complete. However, the federal government has guaranteed the Province of Prince Edward Island that we would maintain the link as per the constitutional commitment of Canada.

Some of the possible arrangements that could be made in the event of a catastrophic failure would be dependent largely on the time of year. For example, if it were to happen in ice-free conditions, the Wood Island-Caribou route remains open. We could supplement that with other vessels from within Marine Atlantic's fleet. We could use commercial roll-on, roll-off vessels that are on the market. The Gulf War demonstrated that the marine industry can come together with some fairly reasonable responses for carriage by water when pressed, and we would propose to do the same.

If the failure were to take place in the wintertime, we could also use certain of the Marine Atlantic ice-strengthened vessels that remain. We could use coast guard ice-breakers and other ships to provide passage. There is a possibility of using the port of Charlottetown under certain conditions. There would be a number of measures that we could take to make certain that the link remained.

Mr. Rideout: You've done a comparison looking at the operating side of it, and you're coming up with \$42 million in the way of subsidy and such. Have you actually carried out a detailed analysis on the bridge and its overall cost, as compared to the ferry service maintained over the 35 years, to see which, from a cost point of view, is the best method?

Mr. Pageot: My colleagues from Public Works have been doing exactly that. Even the call of tenders was based on some of the cost comparisons. We did provide a lot of information; we did exchange. You may want to follow up with the developer on that.

Mr. Rideout: That is information that could be made available through them.

Mr. Pageot: Yes.

Mr. Rideout: I notice that you're in charge of marine policy and ferry policy. Have you any information with respect to highways and the Department of Transport's involvement with respect to that? Obviously, if we're going to build a bridge and leave the same highway system that exists now, it would really be kind of foolish. Is there any money in this whole project that's allocated for actual highway work on either side of the bridge? And how much is involved there?

Mr. Pageot: I am sorry, I don't have those figures. That could be confirmed with the project developers.

Mr. Rideout: For the two questions I've asked you, could you undertake, through the Department of Public Works, to provide that information?

The Chairman: This committee will so ask the Department of Public Works. This is on the record, and they will be directed to give us a response to your question.

[Translation]

M. Morriss: Le ministère n'a pas l'intention de conserver les navires existants, de les mettre en quelque sorte en réserve. Nous n'avons pas non plus l'intention de conserver les terminaux une fois que le lien fixe sera construit. Le gouvernement fédéral a cependant garanti à la province de l'Île-du-Prince-Édouard qu'il préserverait le lien conformément à l'engagement constitutionnel du Canada.

Les mesures qui pourraient éventuellement être prises en cas de catastrophe dépendraient en grande partie de l'époque de l'année à laquelle se produirait la catastrophe. S'il n'y a pas de glaces, la route Wood Island-Caribou resterait ouverte. Nous pourrions la renforcer en faisant appel à des navires de la flotte de Marine Atlantic. Nous pourrions nous servir des rouliers qui sont sur le marché. La guerre du Golfe a montré que l'industrie maritime avait des solutions raisonnables à proposer pour assurer le transport sur mer en cas de besoin, et nous envisagerions de faire la même chose.

Si la tragédie se produisait en hiver, nous pourrions aussi utiliser certains des navires restants de Marine Atlantic équipés pour résister à la glace. Nous pourrions nous servir des brise-glace de la Garde côtière et d'autres navires pour assurer le passage. Le port de Charlottetown peut fonctionner dans certaines conditions. Nous pourrions prendre diverses mesures pour préserver le lien.

M. Rideout: Vous avez effectué une comparaison sur le plan de l'exploitation et vous aboutissez à un chiffre de 42 millions de dollars pour les subventions et autres. Avez-vous effectué une étude détaillée du coût global du pont par opposition au coût du service de traversier sur 35 ans pour voir quelle méthode était la plus rentable?

M. Pageot: C'est exactement ce qu'ont fait mes collègues des Travaux publics. Même l'appel d'offres a été réalisé à partir de certaines de ces comparaisons de coûts. Nous avons fourni énormément d'informations, nous en avons échangé. Vous pourrez peut-être approfondir la question avec le promoteur.

M. Rideout: Ils pourraient nous communiquer ces renseignements.

M. Pageot: Oui.

M. Rideout: Je vois que vous êtes responsables de la politique maritime et de la politique des traversiers. Avez-vous des informations sur les routes et sur la participation du ministère des Transports à cet égard? Il serait évidemment absurde de construire un pont en conservant strictement le réseau routier actuel. A-t-on par conséquent débloqué des crédits pour développer ce réseau routier des deux côtés du pont? Et quels sont les montants?

M. Pageot: Je suis désolé, je n'ai pas ces chiffres. Il faudrait demander cette précision aux promoteurs du projet.

M. Rideout: Pourriez-vous vous engager à me fournir les réponses à ces deux questions par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics?

Le président: Le comité s'adressera au ministère des Travaux publics. Nous en prenons note officiellement, et nous demanderons au ministère de répondre à votre question.

[Texte]

[Traduction]

• 1705

I thank you very much on behalf of the committee. We would hope that when we go to clause-by-clause consideration you will be available to us for clarification if it's needed, and you will be so notified. I do thank you.

Mr. Pageot: Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, our final witness for today will be, from Strait Crossing Inc., the president, Mr. Paul Giannelia. Mr. Giannelia will be our final witness, and he is with a colleague.

Mr. David Pirie (Vice-President, Strait Crossing Inc.): My name is David Pirie. I'm vice-president of Strait Crossing Inc.

The Chairman: Will you be making a presentation?

Mr. Paul Giannelia (President, Strait Crossing Inc.): Yes, I will, Mr. Chairman. I've given you some copies you can use to follow my presentation. It briefly outlines the project, and I think it would be quicker for you to follow with that document in front of you.

The Chairman: You realize the time constraints the committee is working under. We want to question you and we would hope your brief will be just that so we can question you on specifics. With that, I invite your testimony.

Mr. Giannelia: Thank you very much for allowing us to present to you the project and the project solution. We believe it's a well-thought-out solution and we believe it addresses the concerns that have been publicized over the last five and a half to six years that we've been involved in it specifically ourselves.

In the package I've presented to you, which you have in front of you, item A is a project description you can read at your leisure. Tab B has some drawings I'll be referring to, which I think will address some of the concerns that have been asked earlier of other speakers. Tab C just gives you a bit of a road map as to the way I'm going to summarize my comments with regard to what this project is all about, from our standpoint of having to develop the solution, and comply with the requirements of the Government of Canada—the proposal call as well as the requirements of the environment that the project has to be built and operated in—as well as the impacts on the communities on both sides of the strait and Atlantic Canada as a region as well as Canada as a country.

The first item, the solution criteria, was touched on before. There were very rigid requirements laid down by the Government of Canada even with regard to this being a possibility—a fixed link across Northumberland Strait. The most significant of the criteria to be met was the protection of the natural environment, and the second, in order of priority as we assessed it, was to provide regional industrial benefit. The rest have been touched on previously, so I won't mention them, but I'd just like to touch on those two specifically.

The single best way to protect the natural environment in any development of any project is to start dealing with that requirement at the design stage of the project and to build into the design the solutions for the environment. As I walk you

Je vous remercie beaucoup au nom du comité. J'espère que nous pourrions compter sur vous lors de l'étude article par article pour nous fournir au besoin des précisions. Si c'est le cas, nous vous le ferons savoir. Je vous remercie.

M. Pageot: Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, notre dernier témoin aujourd'hui sera le président de Strait Crossing Inc., M. Paul Giannelia. M. Giannelia sera notre dernier témoin, et il est accompagné d'un collègue.

M. David Pirie (vice-président, Strait Crossing Inc.): Je m'appelle David Pirie. Je suis vice-président de Strait Crossing Inc.

Le président: Allez-vous nous présenter un exposé?

M. Paul Giannelia (président, Strait Crossing Inc.): Je vais le faire, monsieur le président. Je vous ai donné des exemplaires de ce document pour vous permettre de suivre mon exposé. Il donne les grandes lignes du projet, et je pense qu'il vous permettra de suivre plus facilement ce que je vais vous dire.

Le président: Comme vous le savez, nous avons des contraintes de temps. Nous souhaitons pouvoir vous poser des questions et nous espérons que votre exposé sera assez bref pour nous laisser le temps de vous interroger sur des points précis. Vous avez la parole.

M. Giannelia: Merci beaucoup de nous avoir permis de vous exposer ce projet et notre solution. Nous estimons que c'est une solution mûrement réfléchie qui répond aux problèmes soulevés au cours des cinq ans et demi ou six ans où nous nous sommes nous-mêmes penchés sur la question.

Dans le document que je vous ai remis et que vous avez sous les yeux, le point A est une description du projet que vous pourrez lire quand vous en aurez le loisir. A l'onglet B, vous trouverez des graphiques auxquels je veux me reporter et qui, je le pense, répondront à certaines des préoccupations mentionnées par d'autres intervenants. A l'onglet C, vous trouverez une sorte de carte routière vous permettant de suivre la façon dont je résumerai mes commentaires sur ce projet, sur la solution telle que nous l'avons envisagée en respectant les exigences du gouvernement canadien—l'appel de propositions ainsi que les exigences environnementales entourant la construction et l'exploitation du projet—ainsi que les contraintes concernant les retombées sur les localités situées des deux côtés du détroit, la région du Canada atlantique et le Canada tout entier.

Le premier élément, les critères de la solution, a déjà été abordé. Le gouvernement du Canada avait fixé des paramètres extrêmement stricts pour l'éventualité de cet ouvrage permanent dans le détroit de Northumberland. Le plus important de ces critères était la protection de l'environnement naturel et le second par ordre de priorité, d'après notre évaluation, était d'assurer des retombées industrielles régionales. Les autres éléments ont déjà été abordés et je n'y reviendrai donc pas, mais je souhaiterais dire quelques mots sur ces deux points particuliers.

La meilleure façon de protéger l'environnement naturel quand on élabore n'importe quel projet est d'intégrer cette préoccupation dès la phase préparatoire du projet et d'y incorporer des solutions sur le plan environnemental dès la

[Text]

through this, I will show you how we did that to deal with a lot of the concerns, not only post construction, but the concerns during construction that were raised with regard to the what ifs—what could happen to the fisheries during construction.

Second is the regional industrial benefits. If you design a project that uses materials and products that are not manufactured in a region or are not available in a region, you will never be able to do justice to regional industrial benefits. Our design solution took that into consideration by coming up with an all-concrete bridge structure. As was mentioned previously, materials necessary for concrete come from Atlantic Canada. They're some of the best in North America as far as aggregate sources are concerned.

Cement plants exist in Atlantic Canada and the Atlantic Canada labour force is a highly skilled labour force in the construction of infrastructure throughout Canada. We in the west use many many people that originally come from Atlantic Canada. We believe our solution has addressed that in great detail and I'd gladly answer questions on that as they may arise.

The project team: you've heard before that the project team has great financial capacity. This project represents less than 4% of the consortium's annual workload. That deals with the financial capacity, but there is another additional feature equally as important: it's a highly technical project that brought together some of the best experts in all areas—wind, ice, bridge design, insurance and what have you. Not only the best in Canada but also some of the best in the world are on our team.

• 1710

As far as the design solution itself is concerned, there is a requirement that this project have a minimum lifespan of 100 years. We believe that with proper design and construction practices, if it's built properly, it will last well over 100 years. In order to make that happen, you have to come up with a construction method that allows you to make it easier, so that you get it built right the first time.

We believe we have accomplished that, and I'll be talking about the details of the construction in a moment. To get to the solution we're proposing on building, we went through a series of detailed analyses of various options. These are listed under the design solution in front of you. We looked at steel truss bridges, concrete box and cable stay bridges. We also analysed in great detail a tunnel option to see whether a tunnel would be better than a bridge. The conclusion we came to was that a tunnel was not better than a bridge. I would be glad to respond to any questions you may have as to why we discarded the tunnel option as not being an optimum solution such as the bridge we're proposing.

Of significance is that all the technology we have applied to this design solution and construction solution is proven technology. It's been done before. This is not inventing something new, and the ultimate solution, which is in drawing number two in tab B, is a shore-to-shore bridge. There is no causeway section, so the entire structure is out of the water with the exception of the piers themselves.

[Translation]

conception. Je vais vous montrer que nous l'avons fait non seulement pour répondre aux questions sur ce qui pourrait se passer après la construction, mais aussi pour répondre aux points d'interrogation concernant la période au cours de laquelle l'ouvrage sera construit, concernant les retombées sur les pêcheries durant la construction.

Il y a ensuite les retombées industrielles pour la région. Si vous concevez un projet faisant appel à des matériaux et à des produits qui ne sont pas fabriqués ou disponibles dans la région, vous ne pourrez jamais avoir de retombées industrielles régionales correctes. Nous en avons tenu compte, et cela nous a amenés à concevoir un pont entièrement en béton. Comme on l'a déjà dit, les matériaux nécessaires au béton viennent du Canada atlantique. Ils sont parmi les meilleurs d'Amérique du Nord.

Il y a des cimenteries au Canada atlantique et la main-d'œuvre de cette région est hautement spécialisée dans la construction d'ouvrages d'infrastructure dans tout le Canada. Nous employons dans l'Ouest énormément de gens qui viennent au départ du Canada atlantique. Je pense que notre solution répond de façon très détaillée à tous ces problèmes, et je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

En ce qui concerne l'équipe du projet, vous savez qu'elle dispose de moyens financiers considérables. Ce projet représente moins de 4 p. 100 de la charge de travail annuelle du consortium. Voilà qui règle la question de la capacité financière, mais il existe un autre élément tout aussi important: il s'agit d'un projet très poussé sur le plan technique pour lequel nous avons fait appel à la crème des experts dans tous les domaines—vent, glace, conception des ponts, assurance, que sais-je encore. Nous avons dans notre équipe non seulement les meilleurs experts du Canada mais certains des meilleurs au monde.

En ce qui concerne la conception elle-même, le projet doit avoir une durée de vie d'au moins 100 ans. Nous estimons qu'avec de bonnes pratiques de conception et de construction, si l'on construit correctement cet ouvrage, il durera bien plus de 100 ans. Pour cela, il faut trouver une méthode de construction qui vous permette de faciliter les choses et de construire correctement l'ouvrage dès le début.

Nous pensons y être parvenus, et je vous parlerai dans un instant des détails de la construction. Pour en arriver à la solution que nous proposons, nous avons réalisé une série d'analyses détaillées de diverses options, qui sont énumérées dans la solution proposée que vous avez sous les yeux. Nous avons envisagé les ponts à poutres à treillis en acier, les ponts à haubans et dalot en béton. Nous avons aussi fait une étude approfondie de l'option du tunnel pour voir si elle serait supérieure à celle du pont. Nous avons conclu que non. Je suis prêt à vous expliquer pourquoi nous avons écarté l'option du tunnel qui n'est pas aussi avantageuse que celle du pont que nous proposons.

Il est important de souligner que toute la technologie à laquelle nous faisons appel pour notre proposition et pour la construction est une technologie éprouvée. Tout cela a déjà été fait. Nous n'inventons pas la roue, et la solution ultime, que vous trouvez dans le dessin numéro 2 à l'onglet B, est la solution du pont rive à rive. Il n'y a pas de pont-jetée, et par conséquent tout l'ouvrage est hors de l'eau à l'exception des piliers eux-mêmes.

[Texte]

The one concern that was very significant in the FERA panel report—it was touched on earlier as well—was whether the bridge would have an effect on delaying the ice-out in the strait beyond the normal 65-day variance of ice-out changes due to nature. In order to ensure that wouldn't happen, we ended up with a 42% greater length in spans than the generic bridge that was reviewed prior to the review of our specific proposal. The blockage of the strait is less than 8%, which makes it substantially less than. . . Most bridge structures in Canada today do not have spans of 250 metres, so it's an insignificant amount.

We went through an extensive process for five years, not only in the environment but also in verifying that the design would work. Public Works Canada had their own internal experts. They brought in external experts. They analysed seven solutions and had the information from those seven to be able to turn around and analyse ours as well. There is an independent engineer, there is an extensive testing program. In addition to that, the independent engineer will be living with us through the 35-year operation of the bridge, while we're operating it, to ensure that the maintenance program is taken care of.

This bridge will operate 24 hours a day, 7 days a week. If you are a pedestrian, we'll drive you across the bridge. There are emergency vehicles dedicated to it on a 24-hour basis. It will have more emergency equipment available to it than most other stretches of highway in the entire country.

With regard to the monitoring, while you're traveling on the bridge, the entire bridge is monitored on 24-hour closed circuit television. All users of the bridge will feel comfortable that they'll never have to turn around and concern themselves with being stranded out there. In the event that they run out of fuel or something, the people in the control centre will know that they've run out of fuel. Every 500 metres there's a telephone, so you have to walk only 250 metres to make a call. Probably the emergency vehicle will be out there for you before you can get to the phone.

Regarding the construction methods, the concern was raised earlier about what happens if we get halfway across this strait and don't finish the bridge. First of all, to take away the risk of the construction, in the Northumberland Strait you have to reduce the amount of work that is weather-dependent, because the greatest risk in the Northumberland Strait is the change in weather patterns. So in order to do that we designed a structure that minimizes the amount of marine activities and maximizes the amount of land activities. This also utilizes or maximizes a utilization of existing labour force and existing labour skills.

• 1715

The project will be built from both sides of the strait. The main bridge will be built, the staging area for the main bridge components will be in Borden and the staging area for the land-based activities will be in Bayfield. The approach bridges will come from New Brunswick, about 1260 metres towards the middle, and 500 metres from Prince Edward Island.

[Traduction]

La grande préoccupation du rapport du groupe du BFEEE—dont il a aussi été question précédemment—concernait le risque de report de la fonte des glaces au-delà de la période normale de fluctuation de 65 jours en fonction des variations climatiques. Pour éviter cela, nous avons opté pour des travées plus longues de 42 p. 100 que celles du pont générique examiné avant notre propre proposition. On entrave ainsi moins de 8 p. 100 du détroit, ce qui est nettement inférieur. . . La plupart des ponts au Canada actuellement ont des travées qui ne font pas 250 mètres, donc c'est un montant insignifiant.

Nous avons fait des recherches poussées pendant cinq ans, non seulement dans le domaine de l'environnement mais aussi pour vérifier que notre option marcherait. Travaux Publics Canada avait ses propres experts internes. Le ministère a fait venir des experts de l'extérieur. Ils ont analysé sept solutions et ont pu se servir des renseignements proposés dans ces sept solutions pour tester notre propre analyse. Il y a un ingénieur indépendant et un programme poussé de tests. En outre, l'ingénieur indépendant restera chez nous pendant les 35 ans où nous exploiterons le pont pour vérifier le respect du programme d'entretien.

Ce pont fonctionnera 24 heures par jour, sept jours par semaine. Si vous êtes à pied, nous vous emmènerons de l'autre côté du pont. Il y aura des véhicules d'urgence pour cela 24 heures sur 24. L'ouvrage comportera plus de matériel d'urgence que la plupart des autres sections routières de tout le pays.

En ce qui concerne le contrôle, tout le pont sera surveillé en permanence au moyen d'un circuit fermé de télévision. Tous les utilisateurs du pont pourront avoir le sentiment rassurant qu'ils n'auront pas à s'inquiéter au cas où ils tomberaient en panne au milieu du pont. En cas de panne d'essence ou autre, les gens du centre de contrôle seront tout de suite informés. Tous les 500 mètres, il y a un téléphone, et on n'aura donc pas à faire plus de 250 mètres pour téléphoner. En fait, il est vraisemblable qu'un véhicule d'urgence arrivera avant même que vous soyez arrivé à ce téléphone.

En ce qui concerne les méthodes de construction, on a demandé précédemment ce qui se passerait si nous allions jusqu'au milieu du détroit et ne finissons pas le pont. Premièrement, pour éviter les risques de la construction, dans le détroit de Northumberland, il faut réduire la quantité de travail lié aux conditions atmosphériques, car le plus grand risque dans cette région, ce sont les fluctuations de la météo. Nous avons donc conçu une structure réduisant le plus possible les activités en mer et maximisant les activités terrestres. Cela permet aussi d'utiliser au maximum la main-d'oeuvre et les compétences existantes.

L'ouvrage sera construit à partir des deux rives. Le centre de responsabilités pour les éléments du pont principal sera situé à Borden et le centre de responsabilités des activités terrestres sera à Bayfield. Les ponts d'approche viendront du Nouveau-Brunswick, avec une longueur d'environ 1 260 mètres vers le milieu et 500 mètres du côté de l'Île-du-Prince-Édouard.

[Text]

A concern was raised earlier on with regard to what happens if we do some damage to the fishery. The amount of interfacing we have with the marine environment is very little. Under the heading "Foundation Preparation", we've identified for you the significance of the amount of dredging that happens. In less than two years, the dredging will be completed; the total amount of dredging will be at 44 pier locations only, which is less than 12% of the total strait crossing length. The amount of dredging will be approximately 5900 cubic metres per location, for a total of 260,000 cubic metres.

To put that into perspective, on an annual basis between 1989 and 1992, in the Northumberland Strait, normal dredging was a total of 1.2 million or 400,000 cubic metres per year. So the normal dredging that goes on now in the Northumberland Strait is far larger than the dredging we're talking about for this bridge.

Of significance is that the entire bridge structure, the main bridge, consists of only 183 components. Each one of those components can be put in place in one day. It takes us a few days to get ready to do that. So we have 183 pieces of concrete—they're relatively large—to put into the strait.

Of the entire 450,000 cubic metres of concrete that will be cast on the project, less than 20,000 metres will be cast in the marine environment itself. What that means is the chances of having an accident of a bad spill of concrete is dramatically reduced, because the majority of the work is being done on land and then the components are floated into place.

In regard to the impact this project is going to have on the community, there are studies that have been done. There will be increased long-term employment opportunities. There would be an improved transportation system; there will be more predictable travel and more convenient travel.

To put into significance what the total formula we're stuck under means, if the fixed link formula that is part of our contract was in effect for the years 1982-1992, the users of the Northumberland Strait Crossing, which is the ferry, would have experienced the following changes: between 1982 and 1992, the CPI would have increased 46%, the fixed link formula would have been an increase of 0.75 of that, which is 34%. In actual fact, during that ten-year period the ferry system tolls increased as follows: automobiles increased 79%, trucks increased 93%, and passengers increased 160%. So there's significant saving to the user of the fixed link in the future.

The reason why we don't go broke by only increasing the ferries or the toll rates by 0.75 is that we believe there's going to be an increase in ridership. Plus, it's a private industry initiative, and we believe we can run an efficient, profitable business of operating the bridge. I'll address any more questions you may have on how that works.

The lower transportation costs are obvious. Waiting, especially in the trucking industry—the trucking association has done studies on those numbers being in excess of ten million. I can address any questions you may have on that.

[Translation]

Quelqu'un a demandé ce qui se passerait si la pêche était affectée. Nous aurons en fait très peu d'échanges avec le milieu marin. Sous le titre «Préparation des fondations», nous vous montrons l'importance du dragage qui sera réalisé. En moins de deux ans, le dragage sera terminé; on creusera uniquement à l'emplacement des 44 piliers, ce qui représente moins de 12 p. 100 de la largeur totale du détroit. Le volume d'extraction sera d'environ 5 900 mètres cubes par pilier, soit un total de 260 000 mètres cubes.

Pour remettre ces chiffres en perspective, le volume normal dragué entre 1989 et 1992 dans le détroit de Northumberland a été de 1,2 million de mètres cubes, soit 400 000 mètres cubes par an. C'est donc bien plus en une seule année que ce que nous prévoyons pour ce pont.

Il est important de noter que la structure totale du pont, du pont principal, est constituée de 183 éléments seulement. Chacun de ces éléments peut être mis en place en une seule journée. Il ne nous faut que quelques jours pour nous y préparer. Nous avons donc 183 morceaux de béton—assez importants—à poser dans le détroit.

Sur les 450 000 mètres cubes de béton qui seront coulés pour ce projet, moins de 20 000 mètres cubes seront coulés dans le milieu marin lui-même. Cela signifie que les risques de déversement accidentel de béton seront considérablement réduits, puisque l'essentiel du travail se fera sur terre et que les blocs seront ensuite amenés sur place au moyen de barges.

En ce qui concerne les retombées du projet sur la collectivité, on a aussi fait des études. Il y aura des débouchés à long terme accrus. Il y aura un meilleur réseau de transport; on pourra mieux prévoir ses déplacements et ce sera plus pratique.

Pour vous donner une idée de l'importance de la formule que nous avons, je vous dirai que si cette formule d'ouvrage permanent prévu par notre contrat avait été en vigueur au cours des années 1982-1992, les utilisateurs du traversier du détroit auraient constaté les changements suivants: Entre 1982 et 1992, l'IPC aurait progressé de 46 p. 100, l'ouvrage permanent étant responsable à lui seul des trois quarts de cette progression, soit 34 p. 100. Au lieu de cela, au cours de ces dix années, les tarifs des traversiers ont connu la progression suivante: 79 p. 100 d'augmentation pour les automobiles, 93 p. 100 pour les camions et 160 p. 100 pour les passagers. L'ouvrage permanent permettra par conséquent aux utilisateurs de faire des économies considérables à l'avenir.

Si nous ne faisons pas faillite en augmentant les tarifs des traversiers ou les péages de 0,75, c'est que nous prévoyons une progression du nombre d'usagers. De plus, il s'agit d'une initiative de l'industrie privée, et nous sommes convaincus de pouvoir exploiter ce pont de façon efficace et rentable. Je vous donnerai plus de précisions si vous le souhaitez.

L'abaissement des coûts de transport est évident. L'attente, en particulier pour les camions—l'association du camionnage a montré que cela pouvait représenter plus de 10 millions. Là aussi, je pourrai répondre à vos questions.

[Texte]

As far as employment, there will be an increase in employment, of new jobs created during construction. As well, the types of jobs we're talking about are jobs that can be manned and staffed by local labour, from labourers, carpenters, equipment operators through to project managers and engineers.

• 1720

On a reasonable industrial benefit basis, a comment was made that it's not an economic benefit to spend this kind of money in Atlantic Canada. I would welcome any specific questions on that, because spending the kind of money we're spending is going to generate work in the purchase of equipment and material supplies of \$240 million. Over 1.5 million cubic metres of aggregate are required, and over 53,000 tonnes of reinforcing are required. So there's a lot of demand for materials that are locally available.

From an economic standpoint, we believe the privatization model of the project is a solution for future infrastructure needs of government. The need for rebuilding our infrastructure is obvious. We believe this model can be a stepping-stone in meeting other infrastructure needs in our country. Privatization of infrastructure is more common in other parts of the world than it is here, but I believe that as Canadians we need to make it happen ourselves in order to reduce our government's debts.

Another key thing it will do for the economy is it will help put the Atlantic Canada economy to work. One thing it will do for sure is put some people to work who are unemployed today.

From the standpoint of the environment, the project, as was mentioned earlier, has been studied. We have listened to those concerns, and we've designed the solution. The process, as we have followed it, has been in full compliance with all the environmental requirements that we know of today.

On a more global basis, by eliminating the need for ferries it is eliminating putting emissions into the air. Approximately 20 million litres of fuel is what the ferry burned in, I believe, 1987.

As well, there are no future impacts on the environment for additional utility corridors that have to be put across the strait in the future, because in the future the utilities will run through the bridge box itself.

Another thing that was mentioned earlier on is there is an increase in the net fishing zone with the elimination of the ferry exclusion zones to some types of fishing.

An environmental management plan, produced by us, has been approved, as we speak today. It deals with the management of the construction of the project, as well as the post-construction stage. And with regard to the concern about what if we were to find that something goes wrong, one component of the environmental plan is something called "environmental effects monitoring". Environmental effects monitoring is designed to be an early warning system if there's anything that is not as we had predicted.

That's a very quick overview of what thought and detail has gone into analysing the studies that have been done and coming up with what we believe is a solution.

[Traduction]

Pour ce qui est de l'emploi, il y aura une progression avec la création de nouveaux emplois lors de la construction. J'ajoute qu'il s'agit d'emplois qui pourront être confiés à la main-d'œuvre locale. Cela va de l'ouvrier, du menuisier et des conducteurs d'engins jusqu'aux chefs de projets et aux ingénieurs.

Quelqu'un a dit qu'on ne pouvait guère espérer des retombées économiques de sommes pareilles investies dans la région de l'Atlantique. Je répondrai volontiers à une question portant sur ce point, car l'engagement de sommes d'une telle envergure va créer du travail puisqu'il va falloir acheter 240 millions de dollars d'équipement et de matériaux de construction. Il va falloir 1,5 million de mètres cubes de granulats et plus de 53 000 tonnes de matériaux de renforcement. Cela fait beaucoup de matériaux que l'on peut se procurer sur place.

Si l'on se place du point de vue économique, je crois que le fait de confier la réalisation de projets à des entreprises privées va servir de modèle pour la réalisation d'autres travaux d'infrastructure commandés par le gouvernement. Il est clair que l'infrastructure de notre pays doit être remise en état. Nous estimons que ce modèle pourra servir d'exemple pour les autres travaux d'infrastructure. La privatisation des projets d'infrastructure est plus fréquente dans d'autres pays, mais je crois que nous devons nous y rallier si nous voulons permettre au gouvernement de réduire le niveau de son endettement.

Ce projet aura comme autre effet important de stimuler l'activité économique dans la région de l'Atlantique. Cela permettra de donner du travail à un certain nombre de chômeurs.

Nous avons également étudié ce projet sous l'angle de son impact sur l'environnement. Nous avons écouté ceux qui se préoccupaient de cet aspect de la question et nous avons trouvé la solution. Les étapes du projet sont parfaitement conformes à toutes les règles de protection de l'environnement actuellement en vigueur.

J'ajoute que l'élimination des traversiers aura également pour effet de supprimer l'émission de gaz polluants. Si je ne m'abuse, le traversier a consommé, en 1987, environ 20 millions de litres de carburant.

Il ne sera pas non plus nécessaire de déranger l'environnement en créant, dans le détroit, des couloirs réservés aux câbles et aux canalisations car tout cela sera intégré à la structure du pont.

Je rappelle que, comme quelqu'un le disait tout à l'heure, l'élimination des zones réservées exclusivement aux traversiers va avoir pour effet d'élargir les zones de pêche.

Notre plan de gestion de l'environnement a d'ores et déjà été approuvé. Ce plan couvre non seulement la gestion des opérations de construction, mais également la phase après-finition. Notre plan de gestion de l'environnement comprend également un système de surveillance des effets sur l'environnement qui devrait rassurer ceux qui craignent des conséquences néfastes. Il s'agit d'une sorte de système de pré-alerte signalant toute anomalie.

C'était un bref exposé de la réflexion détaillée que nous avons consacrée aux études menées dans le cadre de ce projet. Nous estimons avoir trouvé la bonne solution.

[Text]

Thank you very much. I welcome any questions you may have.

The Chairman: Colleagues, what I propose, if you'll agree, is to give ten minutes per party. You can split it up any way you want. And when that's over, we'll call it a day. We will begin with the party to my right, followed by the Liberals, followed by the NDP. Mr. Casey.

Mr. Casey: The party to your right is the Progressive Conservatives.

The Chairman: The party to my right is the Progressive Conservative Party, the party in government today.

Mr. Casey: Welcome to our committee meeting. First of all, I have to acknowledge this. I know it is purely coincidental. Your "Solution, Construction, Impact" are SCI.

Mr. Giannella: That's purely coincidental.

Mr. Casey: I thought it would be.

In the House the other day, at second reading, one of the members from one of the opposition parties said that all of the benefits would be—I don't remember what country, but I think he said offshore. He was referring to Europe. Would you clarify what enormous benefits are going to go to Europe on this project?

Mr. Giannella: Specifically what we're looking at sourcing from Europe right now is possibly, and it's not a for-sure yet, the large lift equipment. There are some in existence in Denmark right now. The value of that piece of equipment is approximately \$50 million. That would be an acquisition that if it doesn't come from Europe it will come from the United States. It's always been our plan for the large heavy lift equipment to go offshore, because that equipment does not exist in Canada. That would be a specific that's either from Europe or from the United States. With the exception of that equipment, all other equipment, other than a possible shortage of large ocean tugs, would be Canadian-sourced. All materials for the project would be Canadian-sourced.

• 1725

This is also the case for supplies, except that there may be some specialty supplies, like some specialty admixtures for concrete, which are very small in total dollar value, that might have to be sourced in the United States. The labour, consisting of approximately 15 people, would come with the lift equipment, whether it's from the United States or from Europe, wherever the equipment actually comes from. That's the main focus on the building part of it.

With regard to the design component, we have as one of our consultants a German engineering company, Leonhardt Andra Partners. They will do some design checks and they will represent approximately 4% of the total design budget of about \$40 million. That's offshore. We may bring the other odd expert in, but that would be an insignificant amount.

Mr. Casey: What percentage will be from out of Canada—15%?

[Translation]

Merci beaucoup. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président: Mes chers collègues, je vous propose d'accorder 10 minutes à chaque parti, chacun étant libre d'utiliser ce temps comme il l'entend. Après cela, nous léverons la séance. Commençons par donner la parole au parti qui se trouve à ma droite; nous passerons ensuite aux Libéraux puis au NPD.

M. Casey: Le parti qui se trouve à votre droite est le Parti progressiste conservateur.

Le président: Le parti situé à ma droite est le Parti progressiste conservateur, actuellement au pouvoir.

M. Casey: Bienvenue à cette séance du comité. Je tiens d'abord à préciser ceci. Je sais qu'il s'agit là d'une pure coïncidence. Votre document intitulé «Solution, construction, impacts» forme les initiales SCI.

M. Giannella: C'est une pure coïncidence.

M. Casey: Je le pensais aussi.

Devant la Chambre, l'autre jour, en seconde lecture, un député de l'opposition a déclaré que tous les avantages économiques de ce projet iraient, je ne me souviens pas quel est le nom du pays qu'il a cité, mais je pense qu'il a parlé de l'étranger. Il parlait de l'Europe. Pourriez-vous préciser les importants avantages économiques que l'Europe va tirer de ce projet?

M. Giannella: Pour l'instant, mais ce n'est pas encore certain, nous envisageons de nous procurer en Europe les gros équipements de levage. Ce type d'équipement est actuellement disponible au Danemark. Un tel équipement vaut environ 50 millions de dollars. Si nous ne nous le procurons pas en Europe, nous nous le procurerons aux États-Unis. Nous avons toujours prévu de nous procurer les gros équipements de levage à l'étranger puisque nous n'en avons pas ici au Canada. Il s'agit donc de quelque chose que nous allons devoir nous procurer soit en Europe soit aux États-Unis. Mais, sauf en ce qui concerne les équipements de levage et, peut-être aussi, les quelques remorqueurs de haute mer, tous les autres équipements pourront être achetés au Canada. Tous les matériaux nécessaires à la construction seront, eux aussi, achetés au Canada.

Il en va de même pour les diverses fournitures, à quelques exceptions près. En effet, il faudra peut-être obtenir aux États-Unis certains adjuvants du béton, mais il s'agit là de dépenses sans importance. Les manutentionnaires chargés des engins de levage accompagneront l'équipement. Cela fait environ 15 personnes qui viendront donc soit des États-Unis soit d'Europe. Voilà pour ce qui est de la construction.

En ce qui concerne, maintenant, la conception de l'ouvrage, je précise que nous avons retenu une firme d'ingénieurs-conseils allemands, Leonhardt Andra Partners. Ce sont eux qui seront chargés de vérifier certains aspects de la conception de l'ouvrage. Leurs honoraires représenteront environ 4 p. 100 des 40 millions de dollars consacrés à la conception. Ces honoraires seront donc versés à l'étranger. Peut-être devrons-nous, sur tel ou tel point, faire appel à d'autres experts, mais il s'agit là de sommes négligeables.

M. Casey: Quel pourcentage du budget va donc aller à l'étranger? Quinze pourcent?

[Texte]

Mr. Giannelia: A total of 15%, including the United States.

Mr. Casey: Could you just run through the advantages and disadvantages of a tunnel, as an option?

Mr. Giannelia: When we analysed the tunnel, we came to the following conclusions. I'll break them down into the during construction stage and after construction stage, because they are two totally different stages. First of all, a tunnel requires the excavation of about three million cubic metres of material of tunnel muck. That compares to the 260,000 cubic metres of dredging, and both have to be disposed of. That's over a factor of ten.

Secondly, a tunnel travelling that distance would require a lot of ventilation. That ventilation would happen at the portals—there would be big ventilation buildings—but also, approximately a third of the way in from shore there would be two large ventilation shafts. Those ventilation shafts would be very, very large structures. They would have to be built *in situ*; they couldn't be built like our bridge piers—built on land and floated into place. In order to build them in the water and because they're so large, they would take over two marine seasons, or two marine winters, to construct, and in order to construct those in the Northumberland Strait, the temporary works to protect the construction from water and from ice would have to be as strong as the permanent structure, because of the large ice forces.

So that started making it very cost-prohibitive. It also dealt with the fundamental problem of more work happening in the marine environment, which would increase the chance of there being possibly an accident. We therefore looked at the marine work with the tunnel to be more high-risk than with a bridge, although the majority of the work was happening underground. But that marine work would result in more marine work in the strait than even with the bridge construction, in our mind.

After the construction is over we had to operate the bridge or the tunnel for a 35-year period, and as I mentioned earlier, you can operate the bridge at a profit even with the restricted toll rate increases that we have.

A couple of things happen with operating a tunnel that are significantly different. Number one, the ventilation I spoke of is going to require a lot of energy and a lot of power to turn around and run the ventilation fans and everything else, and that energy that has to be produced is going to create air pollution similar to what we were talking about with the ferry before. So the long-term effect of this tunnel would not be a plus as far as air pollution is concerned.

More importantly, because these fans are going 24 hours a day, you have them out there humming in the strait 24 hours a day, we were concerned about the effect that would have on noise pollution. That again would be something that would continue for the life of the tunnel.

[Traduction]

M. Giannelia: Un total de 15 p. 100, et cela comprend les États-Unis.

M. Casey: Pourriez-vous nous expliquer rapidement les avantages et les inconvénients d'un tunnel?

M. Giannelia: Lorsque nous avons étudié la possibilité de construire un tunnel, nous en sommes arrivés aux conclusions suivantes. Je vais diviser mon explication en deux parties: la construction et l'après-construction, car il s'agit, en effet, de deux choses totalement différentes. Disons, d'abord, que la construction d'un tunnel exige l'extraction d'environ 3 millions de mètres cubes de boues. Comparez cela au dragage qu'exigera la construction du pont et aux 260 000 mètres cubes de vase qu'il faudra enlever. Vous voyez que, dans le premier cas, les quantités à extraire sont dix fois plus grandes.

Ensuite, un tunnel de cette longueur-là exigerait de gros moyens de ventilation. Cette ventilation se ferait à l'entrée et à la sortie—il faudrait donc installer à chaque bout un édifice spécialement affecté à cette fonction—mais il faudrait également installer deux gros conduits de ventilation situés à environ un tiers du chemin de chaque côté. Je précise que ces conduits de ventilation exigeraient une structure très très importante qu'il faudrait construire sur place. En effet, ces structures-là ne pourraient pas être construites comme vont l'être les piliers du pont qu'on va pouvoir construire à terre et faire flotter jusqu'à leur emplacement. La construction, dans l'eau, de deux conduits de cette envergure s'étendrait sur plus de deux hivers marins et, pour les construire dans le détroit de Northumberland, il faudrait ériger, afin de protéger la construction des eaux et des glaces, des ouvrages provisoires aussi solides que la structure permanente car, l'hiver, la glace exerce des pressions énormes.

On a donc vu que cela coûterait énormément d'argent. On a également vu que cela multiplierait les travaux à exécuter en milieu marin, ce qui augmenterait les risques d'accident. Nous avons donc estimé que la construction d'un tunnel en milieu marin entraînerait beaucoup plus de risques que la construction d'un pont, bien que, dans le premier cas, la plupart des travaux seraient souterrains. Nous avons estimé que la construction d'un pont aurait finalement moins d'impact sur le milieu marin du détroit.

À la fin de la construction, c'est à nous qu'il reviendrait d'administrer le pont, ou le tunnel, pendant 35 ans et, comme je le disais tout à l'heure, l'exploitation d'un pont sera rentable bien que l'augmentation éventuelle des droits de passage soit soumise à réglementation.

L'exploitation d'un tunnel diffère sur plusieurs points importants de l'exploitation d'un pont. D'abord, la ventilation évoquée tout à l'heure exige beaucoup d'énergie, beaucoup de courant électrique pour faire fonctionner les équipements de ventilation. Or, la production de cette énergie entraîne une pollution atmosphérique comparable à celle que provoquait l'exploitation des traversiers. C'est dire qu'à long terme, la construction d'un tunnel ne contribuerait en rien à l'assainissement de l'atmosphère.

Chose plus importante encore, les systèmes de ventilation fonctionnent 24 heures par jour et nous avons craint que ce bourdonnement constant dans le détroit soit lui-même une source de pollution sonore. Cet inconvénient durerait aussi longtemps que le tunnel.

[Text]

With regard to the operations of dangerous goods in a closed environment like a tunnel, it would have an effect on the insurance and also the way we handled moving dangerous goods through the tunnel. We couldn't do it with the same freedom we handle dangerous goods on a bridge, where we just have to control the speed of the vehicles.

• 1730

So all in all, when including the increased lighting costs of a tunnel with the operating costs of the tunnel and the environmental impact of the tunnel during its operating stage, we found it to be negative compared to the bridge solution. Putting all those together, because we had the option to propose either one, we concluded in the long term in this specific environment that a bridge was a better solution.

Mr. Corbett: I thank you, gentlemen, for appearing today.

Can you tell me if your consortium is presently satisfied with the terms and conditions negotiated with the Department of Public Works?

Mr. Giannelia: I don't want to bring the negotiations to the table here, but we would appreciate if we could speed them all up so we can go to work.

Mr. Corbett: Basically, as far as dollars are concerned, as far as all of the terms with reference to safety features, operating costs, tolls and all that sort of thing, you are happy with the terms and conditions negotiated. You're satisfied with them and prepared to sign a contract on that basis.

Mr. Giannelia: The answer is yes.

Mr. Corbett: You talked about increased capacity as one of the reasons you feel you're going to be able to work within the confines of the 0.75% increases in tolls and what not. Increases in the amount of traffic have been cited as one of the reasons. Is there any provision in the construction of this bridge that if indeed traffic gets to the point where the two-lane aspect becomes questionable with reference to its ability to carry this traffic, this structure can be expanded to four lanes?

Mr. Giannelia: The answer is that the structure could be expanded to four lanes. If you did it afterwards, versus building four lanes now, it would be expensive, there's no question about it. However, the traffic capacity of that bridge is so great at two operating lanes that no traffic forecasting gets to its capacity.

Mr. Corbett: You mentioned that all of the material and supplies are going to come, for the most part, out of Canada. Let's just take an example. It's estimated you're going to use 200,000 tonnes of cement. Where do you anticipate getting that cement?

Mr. McGuire: Not out of New Brunswick.

Mr. Giannelia: Again, I wouldn't want to do the negotiating of procurement in this meeting, but there are a number of very viable sources in Atlantic Canada right now. One is in Newfoundland and the other is in Nova Scotia. I believe the plant in Havelock is shut down at this time.

Mr. Corbett: At any rate, you're talking about taking this type of material out of Atlantic Canada.

[Translation]

J'ajoute que le transport de marchandises dangereuses exige des précautions particulières et entraîne, notamment, une augmentation des primes d'assurance. En ce qui concerne le transport de matières dangereuses, nous ne pourrions pas opérer avec la liberté que permet un pont où il s'agit surtout de limiter la vitesse des véhicules.

Ainsi, compte tenu des frais d'éclairage plus élevés pour un tunnel, des frais d'exploitation plus élevés et d'un plus grand impact sur l'environnement, nous lui avons préféré la construction d'un pont. Nous étions libres d'opter pour l'une ou l'autre solution, mais, compte tenu de tous ces divers aspects, nous avons décidé que, dans ce cadre géographique précis, le pont représentait une meilleure solution à long terme.

M. Corbett: Messieurs, je tiens à vous remercier de votre comparaison.

Votre consortium est-il satisfait des conditions qu'il a obtenues auprès du ministère des Travaux publics?

M. Giannelia: Je ne tiens pas à évoquer ici la question des négociations, mais je dirai ceci: il serait bon d'en accélérer le rythme afin que l'on puisse entreprendre les travaux.

M. Corbett: Mais, en ce qui concerne le cadre financier, les conditions de sécurité, les frais d'exploitation, le montant des droits de passage et tout cela, vous êtes satisfaits des conditions que vous avez pu négocier. Vous en êtes satisfaits et vous êtes prêts à signer un contrat sur la base de ce qui a été prévu jusqu'ici.

M. Giannelia: Oui.

M. Corbett: Vous pensez donc pouvoir vous en tenir à l'augmentation prévue des droits de passage, soit 0,75 p. 100 car vous prévoyez une augmentation du trafic. Enfin, l'augmentation du trafic a été donnée comme une des raisons. Prévoit-on, au cas où l'augmentation de trafic dépasserait la capacité des deux voies actuellement envisagées, la possibilité de transformer le pont en un pont à quatre voies?

M. Giannelia: On pourrait effectivement rajouter deux voies, mais cela coûterait incontestablement plus cher que si l'on construisait quatre voies dès maintenant. Mais, avec deux voies, le pont a une telle capacité d'écoulement qu'on ne prévoit pas de saturation.

M. Corbett: Vous disiez tout à l'heure que la plupart des matériaux et des fournitures vont être achetés au Canada. Prenons un exemple. On a calculé que la construction exigera 200 mille tonnes de ciment. Où pensez-vous vous le procurer?

M. McGuire: Pas au Nouveau-Brunswick.

M. Giannelia: Je préfère, je le répète, ne pas aborder ici des sujets qui se rattachent aux négociations que nous allons devoir mener avec nos fournisseurs, mais il existe dans la région de l'Atlantique plusieurs sources tout à fait fiables. L'une se trouve à Terre-Neuve et l'autre en Nouvelle-Écosse. Je crois savoir que l'usine de Havelock a été fermée.

M. Corbett: Mais vous pensez vous approvisionner dans la région de l'Atlantique.

[Texte]

Mr. Giannelia: That's correct.

Mr. Corbett: We wouldn't anticipate, for example, that once this thing get under way that we'll see carloads of material arriving from points west of Edmundston, New Brunswick?

Mr. Giannelia: The one qualifier I have to put on it and be quite frank with you about is that if the people from Nova Scotia or Newfoundland don't want to sell us cement and they tell us that by raising their prices, then I would suggest, yes, we'll go west of Edmundston. There's no question about it. The people have to be competitive. We've been told by all industry in Atlantic Canada that they can compete, and we expect they will do this. But I wouldn't want to say to you today that we're drawing a line saying we're not going beyond Atlantic Canada and then get held up.

Mr. Corbett: Can we rest assured that it is your intention, all things being equal, to focus your supply components out of the Atlantic provinces?

Mr. Giannelia: Yes. Let's use the example of cement. If all the cement did not come from Atlantic Canada, we would still meet the 70% criteria.

• 1735

Mr. Thompson: I now have a question regarding traffic anticipation and the numbers as you see them increasing over the years. I want to get into how those numbers were projected in terms of increased traffic and how that impacts on traffic coming through New Brunswick; that is, traffic coming, for example, from the United States. Have you crunched any of those numbers?

Mr. Morriss: Perhaps I can answer that question. Actually, both we and the Government of Canada have done traffic studies. Geoplan Consulting did a traffic study in 1988, which showed that the bridge, compared to the existing ferry service, would result in a 25% increase in year one for traffic.

We engaged Peat Marwick Stevenson & Kellogg to do an independent traffic study for us. They came to the conclusion that in year one there would likely be in the low case a 37% increase and in the high case a 55% increase. Their analysis was done on the basis that the bridge would be more convenient than the ferry service. Their analysis was also done on the basis that there would be some diversion of traffic away from the existing Wood Island—Caribou ferry service, once again because of convenience.

There was also the factor that certain of the goods that come to the island by marine traffic would in fact be diverted to the bridge as a result, once again, of convenience.

Mr. Thompson: I asked that question—

The Chairman: I'm going to cut you off. We're two minutes over. We go to the Liberal Party. I'll come back to you, Greg.

[Traduction]

M. Giannelia: C'est exact.

M. Corbett: Une fois la construction entamée, on ne doit donc pas s'attendre à voir des wagons de matériaux arriver d'endroits situés à l'ouest d'Edmonston au Nouveau-Brunswick?

M. Giannelia: Sur ce point—et je vais vous le dire très franchement—je n'émetts qu'une seule réserve au cas où les fournisseurs de Nouvelle-Écosse ou de Terre-Neuve refusent de nous vendre leur ciment, c'est-à-dire s'ils augmentent leurs prix. Dans ce cas-là, nous nous adresserons à des fournisseurs installés à l'ouest d'Edmonston. Cela ne fait aucun doute. Il faut que les fournisseurs jouent le jeu de la concurrence. Toutes les entreprises de la région atlantique ont manifesté l'intention de jouer le jeu et nous nous attendons à ce qu'elles le fassent effectivement. Cela dit, je ne veux pas, dès maintenant, décider que nous ne nous adresserons jamais à des fournisseurs d'ailleurs car je ne veux pas m'enfermer dans ce type de situation.

M. Corbett: Vous nous assurez donc que votre intention est de vous approvisionner en priorité dans la région atlantique?

M. Giannelia: Oui. Prenons l'exemple du ciment. Nous respecterions malgré tout le seuil des 70 p. 100 même si tout le ciment ne venait pas de la région atlantique.

M. Thompson: Je voudrais maintenant vous poser une question au sujet du nombre de véhicules empruntant le pont et de l'augmentation du trafic à l'avenir. J'aimerais savoir comment vous avez effectué vos calculs et l'effet que la situation anticipée va avoir sur le nombre de véhicules traversant le Nouveau-Brunswick. Je parle, par exemple, des véhicules en provenance des États-Unis. Avez-vous effectué ces calculs?

M. Morriss: Peut-être pourrais-je vous répondre. En fait, des études ont été effectuées sur ce plan non seulement par nous mais aussi par le gouvernement canadien. Geoplan Consulting a effectué une étude sur ce point en 1988 et, d'après eux, la construction du pont attirera, dès la première année, 25 p. 100 plus de véhicules que n'en attire actuellement le traversier.

Nous avons commandé à Peat Marwick Stevenson & Kellogg un rapport indépendant sur les prévisions en matière de circulation. D'après cette étude, la première année verra, au minimum, une augmentation de 37 p. 100 et, dans le meilleur des cas, une augmentation de 55 p. 100. Pour en arriver à ces chiffres-là, ils se sont fondés sur l'hypothèse que le pont est un moyen de liaison beaucoup plus pratique que le traversier. Ils ont également tenu compte du fait que le pont attirerait également une partie des véhicules empruntant actuellement le traversier de Wood Island—Caribou, et cela, encore une fois, pour des raisons de commodité.

Ils ont également estimé qu'une partie des marchandises actuellement livrées par voie maritime seraient, pour plus de commodité, expédiées par voie terrestre et emprunteraient le pont.

M. Thompson: Je vous ai demandé cela. . .

Le président: Je vais devoir vous retirer la parole. Nous avons déjà pris deux minutes de plus que prévu. Nous allons maintenant passer la parole au Parti libéral. Greg, je reviendrai à vous.

[Text]

Mr. Thompson: Okay, thank you.

Mr. McGuire: I'd like to welcome Mr. Giannella and his partner here today. He's a very familiar figure on Prince Edward Island, having gone through a number of sessions of public meetings there, and I can guarantee you that anything we ask him here is nothing compared to what he was asked during the public sessions in Prince Edward Island and New Brunswick.

I'd like to ask a question on the technology transfer. Some of our local companies are concerned that they might miss out on some opportunities for the transfer of technology. For example, if there's a \$20-million contract, could that contract be broken down? It may be something they can't handle and you have to go outside for it. Could a contract like that be broken down whereby our local engineers or architects could take part in that? Is that an economically feasible expectation?

Mr. Giannella: It's a feasible expectation. The answer is yes, many components of the bridge can be broken down, but not all. I can give you an example. Procurement of goods and services for the bridge, such as the purchase of a lot of vehicles—we have to buy over 150 pick-up trucks—can be broken down into smaller packages.

That is the plan, and that's part of what was mentioned earlier. One of our requirements is to produce a regional industrial benefit plan, which will address what's do-able as far as breaking things down into small components is concerned.

From a design standpoint, the design packages of, for instance, the buildings associated with the facility can be broken down into small packages. Local firms can participate in that at their level.

The approach road work in P.E.I. and in New Brunswick and those kinds of things can also be broken down.

The design of the main bridge itself doesn't lend itself to breaking down, so if a person or a company wanted to participate in learning something about designing a bridge that big, they would have to be prepared to second some other people to our design group.

Hopefully, that answers the question. Parts of it, yes, can be broken down; other parts, no.

Mr. McGuire: The effort will then be made to give our local companies an opportunity, if it's at all possible.

Mr. Giannella: Yes, the effort will be made. We believe the results will be good, as well, and that we can accomplish the goal of government or help more people get some of the work. We can do it and keep the efficiency of the project in mind.

However, that can't be for all things. For instance, when buying aggregates for ready mix, or making ready mix or cement, you wouldn't want to have too many suppliers. They would be big orders. But when buying other components, making miscellaneous metal components, the quality control is a little differently monitored, so that can be broken down.

• 1740

Mr. McGuire: For the \$70 million and \$121 million dollars for professional services, what types of services are you looking at there?

[Translation]

M. Thompson: Entendu. Je vous remercie.

M. McGuire: Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Giannella et à son collègue. Son visage est connu à l'Île-du-Prince-Édouard. Il a, en effet, participé à plusieurs réunions publiques et je peux vous dire que les questions que nous lui posons ici ne sont rien en comparaison des questions qui lui ont été posées dans le cadre de réunions publiques qui ont eu lieu à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick.

J'aimerais maintenant vous poser une question sur les transferts de technologie. Certaines de nos entreprises locales craignent de ne pas pouvoir bénéficier de transferts de technologie. Un contrat de 20 millions de dollars, par exemple, est-ce que cela peut se diviser? Si le travail est trop important, peut-être aurez-vous à vous adresser ailleurs. Un tel contrat peut-il être divisé afin d'en attribuer une partie à nos ingénieurs ou architectes locaux? Cela peut-il se faire, économiquement?

M. Giannella: Cela peut se faire. En effet, la construction d'un pont peut être scindée en plusieurs tâches, mais certaines parties ne peuvent pas être divisées. Permettez-moi de vous donner un exemple. On peut diviser nos achats de biens et de services. La construction du pont va, par exemple, exiger de nombreux véhicules; eh bien, la commande de 150 camionnettes dont nous allons avoir besoin peut être divisée en plusieurs morceaux.

C'est ainsi que nous avons l'intention de procéder; cela fait partie de ce que nous disons tout à l'heure. Nous sommes tenus notamment de préparer un plan des retombées industrielles au niveau de la région. C'est dans ce plan que l'on exposera les tâches qui peuvent être divisées.

La conception des divers bâtiments qui vont devoir être construits peut être sous-divisée. Là, les entreprises locales auront l'occasion d'intervenir en fonction de leur capacité.

Les travaux de construction des voies d'accès à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick pourront, eux aussi, être répartis en diverses tranches.

La conception du pont se prête mal, par contre, à une telle division des tâches, mais si un particulier ou une compagnie voulait s'initier à la conception d'un pont de cette envergure-là, il pourrait détacher quelqu'un auprès de l'équipe chargée de la conception.

J'espère que cela répond à votre question. Certaines parties des travaux peuvent être divisées, d'autres non.

M. McGuire: Dans la mesure du possible, vous allez donc donner toutes leurs chances à nos entreprises locales.

M. Giannella: Oui, dans toute la mesure du possible. Nous escomptons de bons résultats et pensons pouvoir, en même temps, contribuer aux objectifs du gouvernement en matière d'emploi. Nous pouvons concilier cet objectif et l'efficacité de nos travaux.

Mais il y aura des cas où cela n'est pas possible. Pour l'achat de gravelat destiné au béton prémélangé, on ne peut pas multiplier à l'excès le nombre des fournisseurs. Il s'agit là de grosses commandes. Mais, pour les autres matériaux, pour la fabrication de certaines caisses en métal, le contrôle de la qualité se fait un peu différemment et là on peut diviser les tâches.

M. McGuire: S'agissant des sommes de 70 millions de dollars et de 121 millions de dollars prévues au titre des honoraires, de quelles professions s'agit-il?

[Texte]

Mr. Giannella: Project managers, accounting, administrative staffs, just generally what we would call the whole program management of the project. There are construction superintendents as well as project managers, surveyors, quality control inspectors. There's a great need for them.

Mr. McGuire: Right. There's an expectation raised somehow that the town of Summerside was going to benefit substantially from the spin-off from the construction of this bridge. That expectation really doesn't seem to have been fulfilled by the announcements of the assembly yard in Borden and what they're getting in Charlottetown and Bayfield and what they're getting in Summerside.

I don't know if it's a fair question to you or not. I don't think you raised the expectations, but maybe you did. Do you have any response to the fact there is sort of a damper put on the enthusiasm in the town about the amount of spin-off, I guess?

Mr. Giannella: The reason I'm smiling is that one of the options we looked at was having the P.E.I. staging area in either Summerside or Borden. So because those were the two finalists, I believe that's where the greatest part of the expectation developed from.

The Summerside area had the better land available and more of it. That was the appealing part of that solution. Borden had a better harbour; it required less dredging. When we got to finalizing the design and getting down to making the decision, the ultimate decision was made purely on the environmental issue that Borden, because it's so shallow to get to land there, was environmentally a better solution than the major dredging of rock required at Summerside.

So that's why the decision was made. I think when one looks at the proximity of Borden and Summerside, people in Summerside or the Summerside community will benefit as much as before, in my opinion, because we're not creating any new town in Borden; we're just building in Borden.

The Chairman: Three minutes, Mr. Rideout.

Mr. Rideout: My time is short, so I don't mean these questions to sound curt.

In looking at the environment and the impacts, in your list you talk about "in full compliance with all environmental requirements". Says who?

Mr. Giannella: Says us. We followed—

Mr. Rideout: Okay. Has that been passed by any government agency?

Mr. Giannella: We turned around and had the environmental management plan approved, which is one big step in that. All steps we've taken prior to and since that approval, and will continue to take, are in compliance with the existing regulations. As an example, the Navigable Waters Protection Act permit applications are going on right now, and they're in strict compliance.

Mr. Rideout: Right. So as each step goes on, the environmental aspects of the project are given to a government agency for analysis and then approval.

Mr. Giannella: That's correct.

[Traduction]

M. Giannella: De chefs de projet, de comptables, de personnel administratif, c'est-à-dire de toutes les professions nécessaires pour gérer ce type de projet. Il y a les contremaîtres, les chefs de projet, les arpenteurs, les inspecteurs du contrôle de la qualité. Toutes ces catégories sont nécessaires.

M. McGuire: Ah bon. Beaucoup de gens avaient cru que la ville de Summerside bénéficierait largement des retombées de ce projet de construction. Or, cet espoir a été quelque peu déçu lorsqu'on a su que l'assemblage se ferait à Borden, que divers autres travaux seraient effectués à Charlottetown et à Bayfield, Summerside recevant moins de commandes que prévu.

Je ne sais pas s'il est juste de vous interroger sur cela. Je ne pense pas que vous ayez vous-même suscité toutes ces attentes. Peut-être me trompais-je. Que pourriez-vous nous dire de cette sorte de désenchantement qu'on constate dans cette ville à l'égard des retombées éventuelles?

M. Giannella: Je souris parce qu'au départ nous avions envisagé d'installer la base d'assemblage prévue pour l'Île-du-Prince-Édouard soit à Summerside soit à Borden. Il y avait donc deux finalistes, et je crois que c'est là que l'espoir est né.

La région de Summerside avait des terrains plus grands et mieux adaptés. C'est cela qui avait retenu notre attention. Borden, par contre, disposait d'un meilleur port et exigeait moins de dragage. Aux dernières étapes de la conception, parce qu'il a fallu prendre une décision, on s'est prononcé en fonction de l'environnement. Sur ce plan-là, Borden nous a semblé préférable car la disposition des lieux nous permet d'éviter le gros travail de dragage de pierres que nous imposait Summerside.

C'est en fonction de cela que nous avons décidé. Mais Borden n'est pas loin de Summerside et j'estime que les gens de Summerside vont tout de même bénéficier des travaux de construction. En effet, nous ne créerons pas une nouvelle ville à Borden; il s'agit simplement d'y effectuer des travaux.

Le président: Trois minutes, monsieur Rideout.

M. Rideout: Le temps m'est compté; je ne veux pas paraître brusque.

Dans votre document, vous évoquez le respect intégral de la réglementation touchant l'environnement. Qui l'affirme?

M. Giannella: Nous l'affirmons. Nous avons suivi. . .

M. Rideout: Entendu. Tout cela a-t-il été vérifié par un organisme officiel?

M. Giannella: Nous avons fait approuver le plan de gestion de l'environnement et cela représente une étape importante. Avant même d'obtenir le feu vert, nous veillons au respect de la réglementation en vigueur et nous allons continuer à le faire. Nous avons, par exemple, déposé les demandes de permis prévues dans la Loi sur la protection des eaux navigables et, en cela aussi, nous agissons en parfaite conformité avec la réglementation.

M. Rideout: Entendu. Donc, à chaque étape, vous demandez à un organisme officiel de contrôler le respect des mesures de protection de l'environnement.

M. Giannella: C'est exact.

[Text]

Mr. Rideout: So all the necessary environmental requirements have been approved by some government agency up to the stage you're at now. Then, assuming you enter into a contract, and as that process goes along and the actual construction takes place, you'd have to have additional approvals? Or how does it work?

Mr. Giannelia: Yes. We've had to first get the environmental management plan approved. The types of things we have to get approved are things like the Navigable Waters Protection Act permits, which are, again, government permits. We have to get approvals for dumping of dredge material, ocean dumping permits. Every permit that has to happen is going to happen as we continue down this road.

Mr. Rideout: Right. Up to where you're at now you've met all the provincial—New Brunswick, Prince Edward Island, and presumably perhaps Nova Scotia, I'm not sure—as well as the federal government's environmental regulations?

• 1745

Mr. Giannelia: That is correct. We have not asked for relief on any permit requirements to date.

Mr. Rideout: With respect to the trust funds that have been established for the workers, for fishermen and all the rest, who is going to actually administer that and determine who gets what?

Mr. Giannelia: The fishery trust fund is being administered by the fishery liaison committee, made up of the fishing community. The chairman of that committee is a representative of government, I believe the Department of Fisheries and Oceans. We do have a representative on that committee but only in an ex officio capacity. It is the money we've put up but it is under the discretion of that committee.

Having said that, I've had extensive meetings with the fishing community not only during the formal, public meetings but also at meetings subsequent to that to talk about how we're both going to get along out there in the strait for the life of the construction. Our construction does not require us for five years to be working in all parts of that strait. For instance, in 1993, year one, somebody will see a drill rig out there doing some sampling. In year two, we'll take up the first third of the strait from the P.E.I. side. By year four we'll be right out of the strait. We'll be working on top.

So when we talk about the amount of interfacing with the fishing community, it's actually a lot less than five years. Within each year we're not covering the whole strait. The more dialogue between the construction and the fishing community the more we're going to be able to stay out of each other's hair, and quite effectively.

The big concern that has been voiced to myself from the fishing community is not about the size of the fund but about how difficult it will be to get access to the fund. If we're going to turn around and create a big bureaucracy, for fishermen to get paid for having one of their traps repaired or something, I think that's what we have to focus on. We have to make sure we keep it simple.

[Translation]

M. Rideout: Et donc, au point où nous en sommes, tout ce qui pourrait avoir un impact sur l'environnement a été visé par un organisme officiel. À supposer, maintenant, que vous signiez un contrat et que la construction commence, vous faudra-t-il tout de même obtenir d'autres autorisations? Comment les choses se passent-elles à cet égard?

M. Giannelia: D'abord, il nous a fallu faire approuver notre plan de gestion de l'environnement. Il faut, ensuite obtenir, par exemple, les permis prévus dans la Loi sur la protection des eaux navigables; ces permis-là, c'est en fin de compte le gouvernement qui les délivre. Nous avons dû demander un permis nous autorisant à déverser en mer le produit des opérations de dragage. À chaque étape, nous allons demander les permis nécessaires.

M. Rideout: Bon. Jusqu'ici, vos opérations sont conformes à la réglementation fédérale en matière de protection de l'environnement et aussi à la législation provinciale en ce domaine—je parle là du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et, peut-être aussi, de la Nouvelle-Écosse, mais je n'en suis pas sûr?

M. Giannelia: C'est exact. Jusqu'ici, nous n'avons demandé à être dispensés d'aucune des autorisations prévues.

M. Rideout: Mais qui va administrer les fonds de fiducie créés à l'intention des travailleurs et des pêcheurs? Qui va décider de la répartition des sommes?

M. Giannelia: Le fonds de fiducie des pêches va être administré par le comité de liaison des pêcheries composé de pêcheurs et présidé par un représentant du gouvernement appartenant, je crois, au ministère des Pêches et des Océans. Nous sommes représentés à ce comité, mais à titre purement consultatif. C'est nous qui avons contribué l'argent nécessaire, mais il est administré en toute indépendance par le comité.

Cela dit, je me suis, à plusieurs reprises, longuement entretenu avec des représentants des pêcheurs, non seulement au cours des réunions officielles, mais également lors de rencontres ultérieures et cela nous a permis d'examiner ensemble le *modus vivendi* qu'il nous faudra respecter dans le détroit, toute la durée des travaux de construction. Ces travaux ne devront pas nous obliger, pendant cinq ans, d'opérer partout dans le détroit. En 1993, par exemple, c'est-à-dire au cours de la première année des travaux, il y aura dans le détroit une plate-forme de forage prélevant des échantillons du sous-sol. La deuxième, nous occuperons le tiers du détroit situé du côté de l'Île-du-Prince-Édouard. La quatrième année, nous ne serons plus présents dans le détroit car nous travaillerons alors en hauteur.

Donc, l'interpénétration des tâches de construction et des activités de pêches va durer beaucoup moins de cinq ans. Jamais, dans une année donnée, nous n'occuperons tout le détroit. Plus nous entretiendrons le dialogue entre les équipes de construction et les pêcheurs, plus nous éviterons de nous gêner.

Les représentants des pêcheurs ont manifesté leur inquiétude non pas quant à l'importance du fonds qui leur est réservé, mais quant aux difficultés de faire des prélèvements. Si nous créons une grosse bureaucratie afin d'indemniser un pêcheur, par exemple, parce qu'on a endommagé l'un de ses pièges. . . Il faut garder cela à l'esprit et prévoir quelque chose de simple.

[Texte]

Mr. Butland: I'm certainly interested in the Canadian content. I purposely say "Canadian content" because I appreciate the fact that this is part of our problem in this country. We draw lines and say we don't want any of your materials or anything like that from Ontario. I'm assuming you're not saying this. This is a Canadian project.

Mr. Corbett: Me, say something like that? No, no.

Mr. Butland: Well, you mentioned drawing the line somewhere. Wherever you draw it, I hope you draw it somewhere out on the water. The Hibernia project, it's the same idea. There was likely a guarantee of 60% to 75% Canadian content.

Mr. Corbett: We all know Ontario doesn't get anything.

The Chairman: Order, please.

Mr. Butland: It has become a floating target. Is there a Canadian content clause that guarantees 60% to 80% Canadian content in labour, construction materials, etc.?

Mr. Giannelia: When I referred to the reasonable benefit agreement, which covers the region going from what's called a special region, right there on both sides of the water, the next category is called Atlantic Canada, the next category is called Canada, and then the next category is called offshore. Our breakdown in all of that total is that the reasonable benefit is 70%. That eliminates anything being able to go offshore beyond what I mentioned.

I haven't heard it called the Canada reasonable benefit, I've just heard it called the reasonable benefit agreement. But it does cover all of Canada in the way it's classified.

There's one clarification that's important when you compare it with Hibernia. For many of the components for Hibernia, just as for a manufacturing plant, manufactured goods can come from all parts of the world. It's the cost of manufacturing that drives them, not the transportation cost. In the case of what we're building, which is a bridge out of concrete, what drives the access to the materials is transportation costs, such as aggregates and cement and what have you. We're talking about sourcing a different product. It's therefore not fair to compare it with Hibernia. It isn't really an option for us to get aggregates from Europe, for example. That's why there are some built-in safety measures that apply as to what will happen after the bridge starts, just because of the nature of the structure.

• 1750

Mr. Butland: You started your presentation by saying that this is not new technology, that you are not reinventing the wheel. But in so many things I read you keep talking about study on a generic bridge. The word "generic" is there. That means to me that we're not sure what we're dealing with. Would you comment on that?

[Traduction]

M. Butland: Je m'intéresse beaucoup à la notion de contenu canadien. Je dis à dessein «contenu canadien» pour bien souligner que cela constitue effectivement pour nous, Canadiens, un problème. On prend des décisions très tranchées en décidant, par exemple, qu'on ne va pas s'approvisionner en Ontario. Je ne pense pas que ce soit votre position. Il s'agit bien d'un projet canadien.

M. Corbett: Moi, prendre une telle position? Il n'en est pas question.

M. Butland: Mais vous avez parlé de limites. Je ne sais pas où vous allez les poser, mais j'espère que ce sera loin au large de nos côtes. N'est-ce pas ce qui s'est passé avec le projet Hibernia? N'avait-on pas prévu un contenu canadien de 60 à 75 p. 100?

M. Corbett: Chacun sait que l'Ontario n'en a pas profité.

Le président: S'il vous plaît.

M. Butland: Ce projet est devenu une cible flottante. Le cahier des charges contient-il une clause garantissant, à hauteur de 60 ou 80 p. 100, un contenu canadien pour tout ce qui touche à la main-d'oeuvre, aux matériaux de construction, etc.?

M. Giannelia: Lorsque j'ai dit qu'on s'était entendu sur les avantages économiques raisonnables, je voulais dire qu'on a prévu, d'abord, une région spéciale qui englobe, sur les lieux mêmes de la construction, les deux rives. Puis une autre catégorie qui est celle de la région de l'Atlantique. Puis, encore une autre catégorie, qui est celle du Canada et, enfin, une catégorie englobant tous les autres pays. Nous estimons qu'une proportion de 70 p. 100 constitue effectivement un avantage économique raisonnable. Cela veut dire que, à l'exception des équipements dont j'ai parlé, aucune commande ne sera passée avec l'étranger.

Personne n'a appelé cela l'accord sur les avantages raisonnables garantis au Canada, on a simplement appelé ça l'accord sur les avantages raisonnables, mais il s'applique bien à l'ensemble du Canada, de la manière que je vous ai expliquée.

J'aimerais tout de même apporter une précision au sujet de Hibernia. Beaucoup des éléments nécessaires à la construction et au fonctionnement de Hibernia ont été obtenus à l'étranger comme cela aurait été le cas s'il s'était agi de la construction d'une usine de fabrication. En effet, dans ce cas-là, la décision est prise en fonction du prix d'achat et non pas des frais de transport. Or, dans notre cas à nous, il s'agit d'un pont en béton et, ce qui compte, du point de vue des matériaux, ce sont les frais de transport de produits tels que le gravelat, le ciment, etc. Il s'agit de quelque chose de tout à fait différent et il n'est pas juste de comparer les sources d'approvisionnement des deux projets. Il ne nous est guère possible, par exemple, d'acheter le gravelat en Europe. C'est pourquoi il y a un certain nombre de mesures de sécurité qui sont prévues en fonction de ce qui arrivera après le début de la construction du pont, en raison du caractère même de la structure.

M. Butland: Au début de votre exposé, vous avez dit que ce n'était pas une nouvelle technologie, que vous ne réinventiez pas la roue. Mais dans un grand nombre de documents que j'ai lus, vous revenez sans cesse à une étude en fonction de la construction d'un pont générique. Le mot «générique» apparaît un peu partout. J'interprète cela un peu comme si l'on ne savait pas trop où l'on s'en va. Pouvez-vous nous apporter quelques précisions là-dessus?

[Text]

Mr. Giannella: Back in 1988, before any one of the proponents started down the road of coming up with a design solution, a generic bridge concept was laid out to study it from an environmental standpoint. That generic concept dealt with such things as a bridge that would have pier spacings at I believe 175 metres, and certain other criteria. That's where the phrase "generic bridge" came from.

In order to accomplish meeting the technical as well as all the other requirements of the proposal call, from 1988 on we had to come up with a specific design, and that design is about 30% complete. The difference between 30% and 100% complete is called "refinements". We're definitely not talking about a generic structure. When we're talking about our specific solution, the word "generic" was attached to the criteria laid out before the process started.

Mr. Butland: Government representatives have said that there will be no emergency ferry service should there be an environmental problem or disaster, or just an accident. I understand that other people in countries have received assurances. But accidents have happened. I'm citing one, and I'm not that familiar with it, Hobart's Tasman Bridge. It took three years to repair it, and they had received similar assurances. Since the government is not going to provide any emergency ferry service, would you people be prepared to offer that to the residents from both sides?

Mr. Giannella: First of all, it's not part of our contract.

Mr. Butland: I realize that.

Mr. Giannella: We could negotiate it. There may be something we can do.

There's no question about it, the worst-case scenario, Murphy's Law, could happen. But there are a couple of things that are rather unique about this bridge, compared to other bridges in the world, that help in the area of accidents. We have to design the piers for this bridge to withstand very large ice forces. In Florida, or wherever, where they've had accidents, those piers are designed for wind forces and a lot of other forces, but not the big ice forces for which we have to design piers. Since we will have piers that are a lot stronger than most piers in the world, because there aren't that many big marine bridges built for ice conditions, the bridge will be stronger than any other bridge it is being compared with.

How strong is it? The navigation channel in this particular bridge is actually the equivalent of four spans. Each one of the spans is 250 metres. That's a little over 1 kilometre. So if a sea captain were out of whack that much, if he hits any of those piers, they're covered by protection islands. Those protection islands are designed to withstand the forces of all shipping in the strait. So if the guy is a little bit out of whack, we're still okay.

[Translation]

M. Giannella: En 1988, avant que qui que ce soit commence à travailler sur une solution technique, on avait élaboré un concept générique de pont afin d'en étudier les aspects environnementaux. Ce concept générique portait, entre autres, sur un pont dont les piliers seraient espacés de 175 mètres, je pense, et qui satisferaient aussi à un certain nombre d'autres critères. C'est de là que vient l'expression «pont générique».

Pour satisfaire à toutes les exigences techniques ainsi qu'à toutes les autres exigences de l'appel de propositions, nous avons dû, dès 1988, élaborer un concept bien précis et ce concept est à un taux d'achèvement d'environ 30 p. 100. La différence entre 30 p. 100 et 100 p. 100 représente ce que nous appelons «les raffinements». Il ne s'agit donc absolument pas d'une structure générique. Si le mot «générique» apparaît un peu partout, comme vous le dites, c'est qu'il était rattaché aux critères qui ont été énoncés avant le début du processus.

M. Butland: Des représentants du gouvernement ont dit qu'il n'y aura aucun service de traversier d'urgence, qui pourrait servir à dépanner les gens s'il arrivait un problème ou un désastre environnemental, ou ne serait-ce qu'un accident. Je comprends qu'on avait donné des garanties dans des cas analogues dans d'autres pays. Mais il est arrivé des accidents. Que l'on considère seulement le cas du Hobart's Tasman Bridge, que je connais mal, mais il a fallu trois ans pour le réparer, et les gens avaient pourtant reçu des garanties. Puisque le gouvernement n'a pas l'intention de prévoir un service de traversier d'urgence, seriez-vous prêts à l'offrir aux résidents des deux côtés du détroit?

M. Giannella: Premièrement, cela n'est pas prévu à notre contrat.

M. Butland: Je comprends bien cela.

M. Giannella: Nous pourrions toutefois négocier cela. Nous pourrions peut-être offrir une solution.

Selon la loi de Murphy, n'importe quelle catastrophe peut se produire. Mais ce pont a des caractéristiques plutôt uniques, comparativement à d'autres ponts qui existent dans le monde, des caractéristiques qui le distinguent particulièrement en cas d'accident. Les piliers de ce pont seront conçus pour résister à d'énormes pressions qui seront exercées par les glaces. En Floride, par exemple, où il y a déjà eu des accidents, les piliers des ponts sont conçus pour résister au vent et à bien d'autres pressions qui s'exercent, mais pas à celles des glaces auxquelles devront résister nos piliers. Compte tenu que ces piliers seront beaucoup plus résistants que la plupart des piliers qui existent dans le monde, puisqu'il n'y a pas tellement de ponts importants qui sont construits pour résister aux glaces dans le monde, notre pont sera plus résistant que n'importe quel autre auquel on voudrait le comparer.

Quelle est sa résistance? Le canal de navigation de ce pont équivaut en réalité à quatre travées. Chaque travée mesure 250 mètres. Le canal de navigation aura donc un peu plus de 1 kilomètre de largeur. S'il arrivait qu'un capitaine se trompe autant, qu'il heurte l'un de ces piliers, il serait protégé par des flots de protection. Ces flots sont conçus de manière à résister aux pressions de toute la navigation dans le détroit. Donc, si le capitaine dévie un peu, il n'y a toujours pas de dommages.

[Texte]

If ships of the type that go down the strait were to lose their steering, they would shut down their engines and they would be floating. They would be at the mercy of wherever the current takes them. With 250-metre spans, if they ended up floating sideways, they would go through. There aren't bigger ships than that that go through the strait. But if they're drifting and they hit one of the adjacent piers, the adjacent pier will stand up to that impact.

• 1755

So the only scenario that's left for when we could have one of those adjacent piers knocked out is what is called in the public meetings the drunk captain scenario. If you assume that the captain's drunk and he's at the wheel—captains may be drunk, but we're not so sure how long they'd be at the wheel—and that he's aiming for one of those piers adjacent to that kilometre running room, we've got a problem. He could take it out.

Mr. Butland: I understand that we're not supposed to comment on court cases or anything dealing with that situation. If a court case comes out and the ruling is negative and they say we have to proceed with another environmental assessment, does that delay the project? Or is it more serious than that?

Mr. Giannelia: It's very serious. I wouldn't want to give you anything hard and fast, but that goes along with the same kind of problem as the captain taking out the bridge. It's a serious problem.

Mr. Thompson: My supplementary question goes back to the numbers involved in anticipated increase in traffic across the bridge and how that increase impacts on connecting highways and bridges in other parts of the Maritimes. Specifically, we're mentioning American tourists, who will be coming up for obvious reasons, in terms of speed of crossing and so on. Again, have you punched an exact number? What could be expected? I know you're talking in terms of percentages, but those percentages obviously lead to a specific number, do they not?

Mr. Giannelia: Well, perhaps I can give you some of the broad picture—

The Chairman: Very briefly.

Mr. Thompson: Before the chairman cuts me off, what I'm leading to has to do with the fact that I live in a town called St. Stephen, New Brunswick, which is one of the busiest border crossings in Canada and in fact the busiest border crossing in Atlantic Canada, and we have a traffic problem there now. We're attempting to build a third bridge, if you wish. I was just wondering how this backs up and how it would impact a town such as St. Stephen, which is a major international crossing point from the United States.

Mr. Giannelia: We'll gladly build you a bridge if you like.

Mr. Thompson: Yes, that's what we want.

[Traduction]

Si la timonerie des navires du genre de ceux qui empruntent le détroit tombait en panne, on n'aurait qu'à couper les moteurs et à se laisser dériver. Ces navires seraient à la merci du courant. Avec des travées de 250 mètres, même s'ils dériveraient de côté, il y aurait suffisamment d'espace entre les piliers pour qu'ils puissent passer. Il n'y a aucun navire plus long que cela qui emprunte le détroit. En supposant qu'ils dérivent et qu'ils heurtent l'un des piliers adjacents, ce pilier résistera à l'impact.

Donc, la seule autre possibilité que l'un de ces piliers adjacents puisse être gravement endommagé, ce serait par un capitaine qui aurait trop bu, comme on en évoque la possibilité dans les réunions publiques. Si l'on suppose que le capitaine ait trop bu et qu'il soit à la barre—en admettant que cela peut arriver, mais nous ne sommes pas persuadés qu'il demeurerait bien longtemps à la barre—et qu'il dirige le navire droit sur l'un des piliers adjacents à ce canal de navigation d'un kilomètre de largeur, nous avons un problème. Il pourrait le faire tomber.

M. Butland: Je comprends que nous ne sommes pas censés discuter des affaires qui sont actuellement devant les tribunaux ou de quoi que ce soit ayant trait à cet événement. Si le jugement est négatif, et que l'on décide que nous devons effectuer une autre évaluation environnementale, cela retarde-t-il le projet? Ou est-ce plus grave que cela?

M. Giannelia: C'est très grave, en effet. Je n'oserais pas affirmer quoi que ce soit, mais cela serait aussi grave que le problème du capitaine qui ferait tomber le pont. C'est un grave problème.

M. Thompson: Ma question supplémentaire porte sur l'augmentation de la circulation que l'on prévoit sur le pont et sur l'incidence que peut avoir cette augmentation sur la construction de routes et de ponts dans d'autres régions des Maritimes. On a mentionné, notamment, les touristes américains, qui emprunteront le pont, pour des raisons évidentes, ne serait-ce que pour la rapidité avec laquelle ils pourront atteindre l'autre rive. Avez-vous établi une mesure précise? A quelle augmentation doit-on s'attendre? Je sais que vous établissez des pourcentages, mais ces pourcentages doivent évidemment permettre de déterminer un chiffre précis, n'est-ce pas?

M. Giannelia: Je peux peut-être vous donner une idée générale. . .

Le président: Très brièvement.

M. Thompson: Avant que le président ne passe la parole à quelqu'un d'autre, ma question est motivée par le fait que j'habite dans une municipalité qui s'appelle St. Stephen, au Nouveau-Brunswick, où nous avons l'un des postes frontières les plus occupés au Canada et, en fait, le poste frontière le plus achalandé de toutes les Maritimes, et nous avons un problème de circulation à l'heure actuelle. Nous tentons de construire un troisième pont, si l'on veut. Je me demandais seulement quelle incidence pourrait avoir ce projet sur une municipalité comme St. Stephen, qui est un poste frontière international important entre le Canada et les États-Unis.

M. Giannelia: Nous serons heureux de vous construire un pont, si vous le désirez.

M. Thompson: Oui, c'est ce que nous voulons.

[Text]

Mr. Giannelia: A lot of the increase in traffic is generated from Atlantic Canada itself, whereas perhaps you wouldn't use the option of going to the island on a long weekend before. So a lot of it's generated internally.

I don't know, perhaps David knows whether we actually. . . I'm not aware whether the study said there will be so many more Americans, as an example.

Mr. Morriss: The traffic study that was generated took the breakdown of categories of users of the ferry service as the starting point, for both Geoplan and the Peat Marwick Stevenson, & Kellogg report. So all they did was basically extend the individual categories on a percentage basis that comprised the existing ferry service usage, but with no greater logic than that it's more convenient, and therefore if 10% of the ferry usage is American, when you increase the usage by 50% in the future it's going to be 15%.

Mr. McGuire: Hopefully, in a couple of weeks everything is going to come down to public confidence and public investment confidence in your ability and that of your company to build this bridge for \$850 million. Do you have any problem, when you get to that stage, of raising \$850 million in the private market?

Mr. Morriss: The subsidy legislation that's before the House is a critical piece of that financing package. It essentially drives what we call a synthetic real-rate bond that's very similar to the Government of Canada's own real-rate bonds, because the subsidy payment is itself inflation-indexed. It allows us to sell a real-rate bond using the Government of Canada promise to pay. That particular obligation goes to the pension funds, which have corresponding indexed liabilities and are the current buyers of the Government of Canada real-rate bonds. That raises about 80% of the total we're looking for.

• 1800

The balance of the money comes from a combination of the 10% equity, which was referred to earlier. . . The equity players in Canada have analysed this project and have confidence in our consortium, in the Government of Canada and in the independent engineer who has been retained by the government. They are confident that this is a feasible project and that it can be undertaken for the price shown.

I would like to correct one point raised by Mr. Casey. There is not \$850 million deposited in a project trust account on financial closing. It is a combination of the real-rate bond proceeds and the equity proceeds, and that number is \$750 million. Because that project trust account is funded on closing and draw-downs are made on a progressive basis, there's an interest-during-construction component that supplies the remaining \$90 million to get you to \$840 million, which is the total project cost.

[Translation]

M. Giannelia: Une bonne partie de l'augmentation de la circulation sera générée par la région de l'Atlantique même, quand on considère qu'auparavant on n'aurait peut-être pas songé à aller sur l'île pendant un long week-end. Donc, une grande partie de l'augmentation proviendra des Maritimes elles-mêmes.

David sait peut-être un peu mieux que moi si. . . je ne sais pas si l'étude a révélé qu'il y aura tant d'Américains de plus qui viendront sur l'île, par exemple.

M. Morriss: L'étude de la circulation est fondée sur les différentes catégories d'usagers du service de traversier, tant pour ce qui est de l'étude de Geoplan que de celle de Peat Marwick Stevenson & Kellogg. D'une manière générale, on a donc fait qu'extrapoler à partir des chiffres de chaque catégorie d'utilisateur du service de traversier existant, sans supposer que l'augmentation puisse être justifiée par tellement d'autres raisons que l'aspect plus pratique du pont, et, par conséquent, si le service de traversier est utilisé à 10 p. 100 par des Américains, en prévoyant une augmentation de 50 p. 100 pour les Américains à l'avenir, cela donne une utilisation de 15 p. 100.

M. McGuire: Dans quelques semaines, tout dépendra de la confiance qu'aura le secteur public à l'égard de votre capacité et de celle de votre société à construire ce pont pour 850 millions de dollars. Prévoyez-vous d'avoir de la difficulté, partant de là, à obtenir les 850 millions de dollars nécessaires dans le marché privé?

M. Morriss: La loi concernant la subvention, qui est à l'étude à la Chambre, actuellement, est une partie critique de ce processus de financement. Il s'agit essentiellement d'une obligation sur le taux de change réel, qui ressemble de très près aux obligations de ce genre qui sont émises par le gouvernement du Canada, car le paiement de la subvention est lui-même indexé à l'inflation. Cela nous permet donc de vendre une obligation sur le taux de change réel en utilisant la caution du gouvernement du Canada. Cette obligation sera offerte aux fonds de pensions qui détiennent déjà des valeurs indexées correspondantes et qui achètent actuellement des obligations sur le taux de change réel du gouvernement du Canada. Ces obligations nous permettront de recueillir environ 80 p. 100 du montant dont nous avons besoin.

Le reste de l'argent proviendra d'une combinaison d'actions qui seront émises, représentant 10 p. 100 de la somme d'argent requise, ce à quoi nous avons fait allusion plus tôt. . . Les investisseurs canadiens ont analysé ce projet et ont confiance en notre consortium, dans le gouvernement du Canada et en l'ingénieur indépendant dont le gouvernement a retenu les services. Ils sont confiants que ce projet est réalisable et qu'il peut être réalisé pour le prix annoncé.

Permettez-moi d'apporter une précision au sujet d'un point qu'a soulevé M. Casey. Il n'y a pas 850 millions de dollars qui sont déposés dans un compte de projet en fiducie. Il s'agit plutôt de ce que permettront de recueillir les obligations sur le taux de change réel et l'émission d'actions, et le montant total est de 750 millions de dollars. Compte tenu que ce compte de projet en fiducie est financé à l'avance et que l'on effectue des encaissements échelonnés sur une certaine période, il y a des intérêts qui s'accumulent et qui fournissent les 90 millions de dollars manquants qui permettent d'atteindre la somme de 840 millions de dollars qui est nécessaire, et qui correspond au coût total du projet.

[Texte]

Mr. McGuire: Thank you.

The Chairman: On behalf of the committee, I'd like to thank you for appearing before the committee and for your testimony.

Mr. Worthy: That's an example of western free enterprise in action.

The Chairman: Colleagues, we have housekeeping business to do.

Tomorrow I believe we have six witnesses scheduled. It would be my intention, with your cooperation, to begin with a quorum at 10 a.m. and it would be my intention, subject to your approval, that whatever time is left following the presentations of the people to simply divide the time into one-third for each party. You can split it up any way you want. That would be my intention. If that's agreeable to you, we will adjourn now and meet here tomorrow at 10 a.m.

[Traduction]

M. McGuire: Merci.

Le président: Au nom du comité, je vous remercie d'être venus nous rencontrer aujourd'hui, ainsi que de votre témoignage.

M. Worthy: C'est un exemple de la libre entreprise de l'Ouest en action.

Le président: Chers collègues, nous avons quelques affaires courantes à régler.

Demain, nous avons six témoins qui sont prévus au programme. Je vous demande votre collaboration pour que nous ayons le quorum demain et que nous puissions commencer la réunion à 10 heures et, moyennant votre approbation, je voudrais que le temps qu'il restera après les exposés de nos témoins soit tout simplement divisé à parts égales entre les trois partis. Vous pourrez ensuite le diviser comme vous le voudrez. C'est là mon intention. Si cela vous convient, nous allons lever la séance et nous nous reverrons demain à 10 heures.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste — lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Public Works:

Jim Feltham, Regional Director,
Architectural and Engineering Services;
Greg Vaughan, Project Leader,
Northumberland Strait Crossing Project;
Reg Evans, Assistant Deputy Minister,
Accommodation.

From Transport Canada:

André Pageot, Director General,
Marine Policy and Programs;
Randy Morriss, Director,
Ferry Policy and Programs.

From Strait Crossing Inc.:

Paul Giannelia, President;
David Pirie, Senior Vice-President.

TÉMOINS

De Travaux publics:

Jim Feltham, Directeur régional,
Services d'architecture et de génie;
Greg Vaughan, chef du projet,
Le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland;
Reg Evans, sous-ministre adjoint,
Logement.

De Transports Canada:

André Pageot, directeur général,
Politiques et programmes maritimes;
Randy Morriss, directeur,
Politique et programmes de traversier.

De Strait Crossing Inc.:

Paul Giannelia, président;
David Pirie, premier vice-président.

57 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, March 11, 1993

Chairman: Gilbert Parent

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 11 mars 1993

Président: Gilbert Parent

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-110

An Act respecting the Northumberland Strait Crossing

PROJET DE LOI C-110

Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-110

Chairman: Gilbert Parent

Members

Iain Angus
Bill Casey
Robert Corbett
Joe McGuire
George Rideout
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Bill Farrell

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3)

On Thursday, March 11, 1993:

Iain Angus replaced Steve Butland.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-110

Président: Gilbert Parent

Membres

Iain Angus
Bill Casey
Robert Corbett
Joe McGuire
George Rideout
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Bill Farrell

Conformément à l'article 114(3) du Règlement

Le jeudi 11 mars 1993:

Iain Angus remplace Steve Butland.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 11, 1993

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 10:00 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Gilbert Parent, presiding.

Members of the Committee present: Steve Butland, Bill Casey, Joe McGuire, George Rideout, Greg Thompson and Dave Worthy.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Dan Shaw and Mollie Dunsmuir, Research Officers.

Witnesses: From Islanders for a Better Tomorrow: Louis Bradley, Vice-Chairman; Gary MacLeod. *From Islanders for a Free Ferry Service:* David Weale; Carol Livingstone. *From Marine Atlantic Workers:* Gerard Sexton; Sandy MacKay.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 22, 1993, in relation to Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, February 25, 1993, Issue No. 1*).

Louis Bradley made an opening statement and with the other witness answered questions.

David Weale and Carol Livingstone both made opening statements.

At 11:22 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:27 o'clock a.m., the sitting resumed.

It was agreed,—That the brief of the Marine Atlantic Employees be taken as read.

Gerard Sexton made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That the document entitled "Report of the Economic Impact of the Withdrawal of Marine Atlantic Ferry Service", be appended to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (see *Appendix "C-110/1"*).

On motion of Steve Butland, it was agreed,—That reasonable living and travelling expenses be paid to representatives from Islanders for a Better Tomorrow and Islanders for a Free Ferry Service who appeared before the Committee on Thursday, March 11, 1993.

At 12:05 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to later this day.

AFTERNOON SITTING

(4)

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 3:30 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Gilbert Parent, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Bill Casey, Robert Corbett, Joe McGuire, George Rideout, Greg Thompson and Dave Worthy.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 11 MARS 1993

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, se réunit à 10 heures, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Gilbert Parent (*président*).

Membres du Comité présents: Steve Butland, Bill Casey, Joe McGuire, George Rideout, Greg Thompson et Dave Worthy.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Dan Shaw et Mollie Dunsmuir, attachés de recherche.

Témoins: De Islanders for a Better Tomorrow: Louis Bradley, vice-président; Gary MacLeod. *De Islanders for a Free Ferry Service:* David Weale; Carol Livingstone. *De Marine Atlantic Workers:* Gerard Sexton; Sandy MacKay.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 25 février 1993, fascicule n° 1*).

Louis Bradley fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

David Weale et Carol Livingstone font chacun un exposé.

À 11 h 22, la séance est suspendue.

À 11 h 27, la séance reprend.

Il est convenu,—Que le mémoire des employés de Marine Atlantic soit tenu pour lu.

Gerard Sexton fait un exposé et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le document intitulé «Rapport sur les répercussions économiques du retrait du service traversier de Marine Atlantique» figure en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-110/1»*).

Sur motion de Steve Butland, il est convenu,—Que des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables soient remboursés aux représentants des Islanders for a Better Tomorrow et des Islanders for a Free Ferry Service, qui ont témoigné ce jeudi 11 mars 1993 devant le Comité.

À 12 h 05, il est convenu,—Que le Comité suspende ses travaux.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(4)

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, se réunit à 15 h 30, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Gilbert Parent (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Bill Casey, Robert Corbett, Joe McGuire, George Rideout, Greg Thompson et Dave Worthy.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Dan Shaw and Mollie Dunsmuir, Research Officers.

Witnesses: From Acadia University: Dr. Peter Townley, Professor of Economics. *From Saint Mary's University:* Dr. Colin Dodds, Vice-President, Academic and Research. *From the Province of New Brunswick:* The Honourable Frank McKenna, Premier. *Representative from the Province of Prince Edward Island:* The Honourable Joe Ghiz, former Premier.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 22, 1993, in relation to Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, February 25, 1993, Issue No. 1*).

Pursuant to Standing Order 113(4), Gilbert Parent appointed Bill Casey to act as Chairman for this meeting.

Dr. Peter Townley made an opening statement and answered questions.

Dr. Colin Dodds made an opening statement and answered questions.

Premier Frank McKenna made an opening statement and answered questions.

The Honourable Joe Ghiz made an opening statement and answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

Bill Farrell

Clerk of the Committee

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Dan Shaw et Mollie Dunsmuir, attachés de recherche.

Témoins: De l'Université Acadia: Peter Townley, professeur en économie. *De l'Université Saint Mary's:* Colin Dodds, vice-président, Études et recherches. *De la Province du Nouveau-Brunswick:* L'honorable Frank McKenna, premier ministre. *De la Province de l'Île-du-Prince-Édouard:* L'honorable Joe Ghiz, ancien premier ministre.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 25 février 1993, fascicule n° 1*).

En application du paragraphe 113(4) du Règlement, Gilbert Parent désigne Bill Casey pour le remplacer comme président suppléant.

Peter Townley fait un exposé et répond aux questions.

Colin Dodds fait un exposé et répond aux questions.

Le premier ministre Frank McKenna fait un exposé et répond aux questions.

L'honorable Joe Ghiz fait un exposé et répond aux questions.

À 18 h 10, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Bill Farrell

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, March 11, 1993

• 1001

The Chairman: As agreed yesterday, colleagues, we are resuming our deliberations on Bill C-110. I do see a quorum. I believe we are ready to begin.

Are we ready to begin, Mr. McGuire?

Mr. McGuire (Egmont): We're ready to go.

The Chairman: The same officials who were here with us yesterday are here with us today.

Our first witnesses, from a group called Islanders for a Better Tomorrow, will be Mr. Louis Bradley and Mr. Gary MacLeod. I welcome both of you to this committee.

I just want to outline very briefly the procedure. We have agreed as a committee that we will hear your presentation. Following that you will be available for questions from us. It is my intention to stay within the timeframe agreed upon. When your presentation is finished, I believe it was agreed yesterday, we will divide the remaining time equally among the three parties.

Is that agreed, Mr. McGuire? Is that agreed, Mr. Worthy, Mr. Casey?

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): One hundred percent.

The Chairman: With that, Mr. Bradley, do you have something to distribute?

Mr. Louis Bradley (Vice-Chairman, Islanders for a Better Tomorrow): Thank you, Mr. Chairman. With your permission, I'd like to have this circulated.

The Chairman: Our clerk will distribute that for you. Is your brief in both official languages? That's excellent. I commend you. Oh, it's only in English. Well, we can get it translated. The clerk is so ordered.

Any time you're ready to begin, sir, we're ready to hear you.

Mr. Bradley: I would like to thank you for the opportunity to speak with you today on Bill C-110, the bill that would bring to realization a continuous road link joining Prince Edward Island to the mainland.

For five years Islanders for a Better Tomorrow have actively worked on behalf of a clear and growing majority of islanders who see the Northumberland Strait crossing project as vital to the future of our province. We have participated in the plebiscite, sponsored and mounted informational, and promotional campaigns and provided a forum for a large cross-section of our population to express their support for the fixed link.

Mr. Chair, before I proceed any further I would like to advise yourself and the committee that I am speaking for the committee because the president of our organization was unable to attend. His name is Jim Larkin. I am vice-chair of the

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 11 mars 1993

Le président: Tel que convenu hier, collègues, nous reprenons nos délibérations au sujet du projet de loi C-110. Je constate que nous avons le quorum et, en conséquence, nous sommes prêts à commencer.

Sommes-nous prêts, monsieur McGuire?

M. McGuire (Egmont): Oui.

Le président: Les mêmes fonctionnaires qui étaient avec nous hier sont encore ici aujourd'hui.

Nos premiers témoins, qui représentent un groupe appelé Islanders for a Better Tomorrow seront messieurs Louis Bradley et Gary MacLeod. Je vous souhaite à tous deux la bienvenue au comité.

Je vais vous expliquer brièvement le fonctionnement du comité. En tant que comité, nous avons convenu d'entendre votre exposé. Ensuite, vous répondrez aux questions des députés. J'ai l'intention de m'en tenir strictement à l'horaire convenu. Une fois votre exposé terminé, tel que convenu hier, nous répartirons également le temps qui reste entre les trois partis.

Cela vous convient-il, monsieur M. McGuire? Cela vous convient-il, monsieur Worthy, monsieur Casey?

M. Casey (Cumberland—Colchester): Tout à fait.

Le président: Cela étant réglé, monsieur Bradley, avez-vous un document à distribuer?

M. Louis Bradley (vice-président, Islanders for a Better Tomorrow): Merci, monsieur le président. Avec votre permission, je vais faire distribuer ce document.

Le président: Le greffier en fera la distribution pour vous. Votre mémoire est-il dans les deux langues officielles? C'est excellent. Je vous félicite. Ah, mais il est uniquement en anglais. Dans ce cas, nous pouvons le faire traduire. Le greffier s'en chargera.

Si vous êtes prêt à commencer, monsieur, nous sommes prêts à vous entendre.

M. Bradley: Tout d'abord, je tiens à remercier le comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui au sujet du projet de loi C-110 qui permettra la construction d'un lien routier permanent entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.

Depuis cinq ans, Islanders for a Better Tomorrow travaille activement au nom d'une majorité croissante d'insulaires qui considèrent que le projet de traversée du détroit de Northumberland est crucial pour l'avenir de notre province. Nous avons participé au plébiscite, nous avons monté et parrainé une campagne d'information et de publicité et nous constituons une tribune qui permet à un vaste groupe représentatif de notre population d'exprimer leur appui au projet de lien permanent.

Monsieur le président, avant de continuer, je signale au comité que je suis chargé de prendre la parole devant vous parce que le président de notre organisme est dans l'impossibilité de le faire. Son nom est Jim Larkin. Pour ma

[Text]

committee. I'm also the business agent for the Carpenters Union and vice-chair of the Joint Building Trades Council, an amalgamation, if you will, of the building trades unions for the provinces of Prince Edward Island and New Brunswick.

With me is Mr. Gary MacLeod. He represents the Chamber of Commerce for the greater Charlottetown area.

The Chairman: Will you gentlemen be making a joint presentation?

Mr. Bradley: I'll be reading the presentation to you. Then we'll both be available for questions you may have on the presentation.

To continue, Mr. Chairman, Islanders for a Better Tomorrow is an organization that represents a clear and growing majority of islanders who favour a swift completion of the Northumberland Strait crossing project. Members of our organization are listed in appendix A. We are supported by a large cross-section of leaders in agriculture, tourism, transportation, manufacturing and processing, as well as trade unions, workers and individuals from across the island. These are people with a clear and positive vision of our role in the future of our country.

• 1005

We are committed to promoting and defending one of the most ambitious and timely initiatives in the history of our country. It is the view of our organization that the Northumberland Strait crossing is not just a good idea for the sake of convenience but is also the key component required to address the economic lethargy that has become a way of life in Canada's smallest province.

It is also the view of our organization that the transportation difficulties unique to Canada's island provinces have contributed greatly to the coincidence that the same two provinces happen to have Canada's two weakest economies.

When our province joined Confederation in 1873 its population was within 1% of what it is today. While our province made up 3.5% of Canada's population in 1870, today less than 0.5% of Canadians call Prince Edward Island home. Between 1890 and 1920 more than 40,000 of our inhabitants left.

While the dawning of a new age in transportation, with its expanding railways, improved roads and growing acceptance of automobiles was good for Ontario, British Columbia and Quebec, it only helped to promote Prince Edward Island's growing isolation and diminishing importance in the development of Canada.

During the 20th century Prince Edward Island struggled from year to year, depending on good news from agricultural and fisheries markets. In the last half of this century, tourism has proven to be just as unreliable as our more traditional ways of getting by.

There are reasons why Prince Edward Island failed to develop at the rate of other provinces. Our small size and our lack of natural resources are factors we must live with, but inadequate transportation is a problem we can do something about.

[Translation]

part, je suis vice-président du comité. Je suis aussi agent commercial du Syndicat des charpentiers et vice-président du Conseil mixte des métiers du bâtiment, qui regroupent des syndicats de métiers des bâtiments pour les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick.

Je suis accompagné de monsieur Gary MacLeod, qui représente la Chambre de commerce de la région de Charlottetown.

Le président: Allez-vous faire un exposé conjoint?

M. Bradley: Je vais lire l'exposé et nous répondrons ensuite ensemble aux questions que vous pourriez avoir.

Monsieur le président, Islanders for a Better Tomorrow est un organisme qui représente une majorité croissante d'insulaires qui préconisent le parachèvement rapide du projet de traversée du détroit de Northumberland. La liste des membres de notre organisme figure à l'annexe A. Nous sommes appuyés par un vaste échantillon représentatif de chefs de file des milieux de l'agriculture, du tourisme, du transport, de la fabrication et du traitement, ainsi que par des syndicats, des travailleurs et des particuliers d'un peu partout sur l'île. Il s'agit de personnes ayant une vision claire et positive du rôle qu'il nous incombe de jouer pour façonner l'avenir de notre pays.

Nous assurons la promotion et la défense de l'une des unités actives les plus opportunes et les plus ambitieuses dans l'histoire de notre pays. De l'avis de nos membres, le passage du détroit de Northumberland n'est pas seulement pratique. C'est également un élément clé pour secouer la léthargie économique qui est devenue endémique dans la plus petite province du Canada.

En outre, notre organisme estime que les problèmes de transport unique que connaissent les deux provinces insulaires du Canada font que c'est plus qu'une coïncidence que ces deux mêmes provinces se trouvent être celles dont les économies sont les plus faibles du pays.

Lorsque notre province est entrée dans la Confédération en 1873, sa population représentait 1 p. 100 de ce qu'elle est aujourd'hui. En 1870, la population de l'île représentait 3,5 p. 100 de celle du Canada mais aujourd'hui, moins de 0,5 p. 100 des Canadiens habitent l'Île-du-Prince-Édouard. De 1890 à 1920, plus de 40 000 habitants de l'île sont partis.

Si l'amorce d'une ère nouvelle dans le domaine des transports, caractérisée par l'expansion du réseau ferroviaire, l'amélioration des routes et l'acceptation croissante de l'automobile a été bonne pour l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec, cela n'a fait qu'accroître l'isolement de l'Île-du-Prince-Édouard et diminuer son importance dans le développement du Canada.

Au cours du XX^e siècle, l'Île-du-Prince-Édouard a toujours eu du mal à s'en tirer d'une année à l'autre, dépendant de quelle était la conjoncture sur les marchés agricoles et des pêches. Au cours de la deuxième moitié du siècle, le tourisme s'est avéré aussi peu fiable que nos autres moyens de subsistance traditionnels.

L'incapacité de l'Île-du-Prince-Édouard de se développer au même rythme que les autres provinces s'explique par de multiples raisons. Nous devons accepter notre superficie modeste et l'absence de ressources naturelles, mais nous pouvons quand même faire quelque chose pour remédier à l'insuffisance de l'infrastructure dans le domaine des transports.

[Texte]

Because 30% of Canada's potatoes are grown on Prince Edward Island and because we're located in one of the richest inshore fisheries areas of North America, we need immediate, dependable and low-cost access to our markets. Fresh produce and fresh fish are not the types of products that improve with age sitting on ferry wharves.

Long delays due to ice conditions, line-ups and mechanical breakdown can add unnecessary costs to transportation. While such costs are not advisable for any business they are least affordable in Canada's least affluent province. Islanders for a Better Tomorrow is capable of reading the writing on the wall. We understand very well that a number of initiatives will be necessary if business and industry are to survive and grow in the 21st century.

We are very aware that a concerted effort will have to be made by our entrepreneurs, our investors and our working people if we are to survive in a climate of free trade and keen competition. The changes we have witnessed in the global economy, shrinking margins and reduced availability of credit, have created a tougher climate for survival. Our survival depends on greatly improved systems of transportation. The first step in that process is an adequate road link to our markets and an adequate road link to make Prince Edward Island more accessible for tourism, for business and for appropriate industrial development.

The immediate economic benefits for Prince Edward Island are obvious. The construction of this link will create the type of economic activity no other single project could hope to achieve. The fact that major facilities for this project are planned for Charlottetown, Summerside, and Borden points to the commitment by SCI to spread the benefits of this project across Prince Edward Island.

The benefits package signed by Premier Ghiz and Mr. Giannelia assures Atlantic Canadians that 70% of the total project costs will be procured in their area. The benefits package recognizes the importance of the working people of Prince Edward Island. To this end, an in-province, up-to-date labour market analysis will be conducted. Appropriate programs to address trained labour supply shortage will be planned and developed, and on-island educational facilities will be utilized. Islanders for a Better Tomorrow do not share the view of those who would oppose this project that all economic benefits will cease when construction is completed.

Those with such views must believe our failure to develop with the rest of Canada over the last century has been due to our lack of initiative, energy or focus, or believe we just chose to be poor.

[Traduction]

Étant donné que l'Île-du-Prince-Édouard assure la production de 30 p. 100 des pommes de terre du Canada et qu'elle est située dans l'une des plus riches régions de pêche côtière de l'Amérique du Nord, elle doit pouvoir compter sur un accès immédiat, fiable et peu coûteux vers ses marchés. Les légumes et les poissons frais ne sont pas des produits qui s'améliorent avec l'âge dans les camions qui attendent le traversier sur le quai.

De longs retards attribuables aux conditions de glace, aux files d'attente et à des pannes mécaniques peuvent ajouter des coûts superflus au transport. Ces coûts représentent un fardeau pour n'importe quelle entreprise, mais la province la moins nantie du Canada ne peut certes pas les défrayer. Islanders for a Better Tomorrow sait ce que l'avenir nous réserve. Nous savons très bien qu'il sera nécessaire de prendre de nombreuses initiatives si nous voulons que nos industries et entreprises survivent et croissent au cours du XXI^e siècle.

Nous sommes très conscients que nos chefs d'entreprise, nos investisseurs et nos travailleurs devront déployer des efforts concertés pour assurer leur survie dans un contexte de libre-échange et de vive concurrence. L'évolution de l'économie globale, le rétrécissement des marges bénéficiaires, le resserrement du crédit sont autant de facteurs qui font qu'il est plus difficile de survivre aujourd'hui. Or, notre survie dépend d'un réseau de transport considérablement amélioré. La première étape consiste à nous doter d'un lien routier vers nos marchés et d'une infrastructure adéquate pour rendre l'Île-du-Prince-Édouard plus accessible au tourisme et aux entreprises, et ainsi favoriser l'essor industriel.

Les avantages économiques immédiats de telles entreprises pour l'Île-du-Prince-Édouard sont évidents. La construction de ce lien permanent suscitera une activité économique comparable à nul autre projet. Le fait que l'on prévoit, dans le cadre de ce projet des travaux importants à Charlottetown, Summerside et Borden montre bien que la SCI est déterminée à répartir les avantages du projet partout dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Le document énumérant les avantages en question signé par le premier ministre Ghiz et M. Giannelia donne aux Canadiens de l'Atlantique l'assurance que 70 p. 100 des retombées du projet total iront à leur région. On reconnaît dans le document l'importance de la main-d'œuvre de l'Île-du-Prince-Édouard. À cet égard, on mènera sous peu une analyse de la main-d'œuvre actuelle à l'intérieur de la province. On entend aussi planifier et mettre au point des programmes pertinents pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et on se servira à cette fin des établissements d'enseignement de l'île. Islanders for a Better Tomorrow ne partagent pas l'opinion de ceux qui disent qu'il n'y aura plus de retombées économiques une fois la construction terminée.

Les détracteurs du projet doivent croire que notre incapacité à nous développer au même rythme que le reste du Canada au cours du cycle dernier est attribuable à notre manque d'initiative, d'énergie ou de dynamisme ou encore peut-être croient-ils que nous avons tout simplement choisi d'être pauvres.

[Text]

[Translation]

• 1010

It is unfair to the extreme that the destiny and very survival of our province should rest with one person in an Ontario Federal Court when according to the most recent credible polls there is virtually a two-to-one margin of islanders in favour of this project.

When the Northumberland Strait crossing project is completed, a vital key to a better future for Prince Edward Island will be in place. Shippers will not be plagued with the cost of people, equipment and product sitting on a wharf. Charlottetown and Summerside will be able to compete with Halifax and Saint John for a favourable share of business. Tourism will not longer be saddled with a self-defeating transportation system. When visits are up, ferry waits are long and tedious.

The magnitude of this project, and indeed it is a megaproject, will make it an attraction in its own right in the same way the Toronto CN Tower is an attraction to thousands of visitors every week. For a province that counts tourism as its second-most important industry, this in itself is an important benefit.

Because Islanders for a Better Tomorrow is an organization of people who have invested their time, their energy and their money into Prince Edward Island, it is safe to assume that concern for the environment is high on our list of priorities. But our concern for the environment is not selective. We would not ignore a long list of potential ecological disasters while pointing a pessimistic finger at the type of project that has proven itself far more environmentally friendly than a fleet of ice-breakers could ever be.

There is no doubt that the introduction of ice-breakers in 1917 marked a tremendous improvement in transportation for Prince Edward Island. The old method of pushing boats across ice floes was no way to take on the challenges of the 20th century. Within a few years of that time, the steadily declining population figures, dealt with previously in this presentation, stabilized and started a slow growth that lasted for 75 years.

But now it is time to move on. Prince Edward Island needs much better transportation than ice-breakers can provide, just to compete and survive in the Canada of tomorrow. While the industrial parks of Dartmouth, Moncton, and Fredericton will soon have parallel highway access to their main markets, island business must still contend with the delays and inconsistent reliability of an antiquated ferry system.

Unlike Vancouver Island, where distance and depth make the solution of the fixed link improbable, Prince Edward Island is a short 14 kilometres from the mainland through relatively shallow water. A fixed link is not just a possible solution, it is a preferred solution to a problem that has been with us for more than a century.

With your support, we will now be able to become full participants in a country that will need every province and every community to pull its own weight if we are to be winners on the economic battlefields of the future. Your support of the quick

Il est extrêmement injuste que le destin et la survie même de notre province soient entre les mains d'une seule personne à la Cour fédérale de l'Ontario alors que d'après des sondages récents très sérieux, les insulaires sont en faveur de ce projet dans une proportion de près de deux contre un.

Une fois le projet de franchissement du détroit de Northumberland terminé, nous aurons un instrument de taille pour assurer un meilleur avenir à l'Île-du-Prince-Édouard. Les armateurs ne devront plus assumer le coût d'employé, d'équipement et de produit stoppé sur un quai. Charlottetown et Summerside seront en mesure de faire concurrence à Halifax et à Saint-John pour obtenir une part intéressante des débouchés commerciaux. Le tourisme ne sera plus entravé par un système de transport lamentable. Lorsque les visiteurs sont nombreux, l'attente pour le traversier est longue et fastidieuse.

L'ampleur de ce projet—en fait, il s'agit d'un mégaprojet—en fera en soi une attraction, un peu comme la tour du CN de Toronto attire des milliers de visiteurs chaque semaine. Pour une province où le tourisme vient au deuxième rang des industries, cela représente un atout important.

Étant donné que *Islanders for a Better Tomorrow* regroupe des personnes qui ont investi leur temps, leur énergie et leur argent à l'Île-du-Prince-Édouard, il va de soi que la sécurité de l'environnement figure au sommet de leur liste de priorités. Cela dit, notre préoccupation pour l'environnement n'est pas sélective. Ce n'est pas notre genre que d'ignorer une longue liste de catastrophes écologiques potentielles tout en pointant du doigt avec pessimisme un projet qui s'est avéré beaucoup plus sécuritaire pour l'environnement que ne pourra jamais l'être une flotte de brise-glace.

Il ne fait aucun doute que l'arrivée des brise-glace en 1917 a constitué une amélioration remarquable dans le domaine du transport pour l'Île-du-Prince-Édouard. L'ancienne méthode qui consistait à pousser des chaloupes sur les glaces ne se prêtait guère au défi du vingtième siècle. Quelques années après l'arrivée des brise-glace, le déclin constant de la population, dont nous avons déjà parlé au cours de notre exposé, s'est stabilisé et c'est alors qu'a commencé une lente croissance qui a duré 75 ans.

Mais le temps est venu de passer à autre chose. L'Île-du-Prince-Édouard a besoin, simplement pour être concurrentielle et survivre dans le Canada de demain d'un service bien meilleur que celui que peuvent lui fournir les brise-glace. Les parcs industriels de Dartmouth, Moncton et Fredericton bénéficieront sous peu d'une autoroute vers leurs principaux marchés, les commerces de l'Île doivent subir les retards et le manque de fiabilité d'un système de traversiers désuet.

Contrairement à l'Île de Vancouver, où la distance et la profondeur rendent impraticable la solution d'un lien fixe, c'est un cours d'eau relativement peu profond qui sépare l'Île-du-Prince-Édouard du continent et ce, sur une courte distance de 14 kilomètres. Un lien permanent n'est pas seulement une solution possible, c'est la solution privilégiée à un problème que nous endurons depuis plus d'un siècle.

Avec votre appui, nous serons désormais en mesure de participer pleinement à l'effort d'un pays qui a besoin de toutes les provinces et de toutes les collectivités pour s'imposer et gagner les batailles économiques de l'avenir. D'ailleurs, en

[Texte]

passage of Bill C-110 will go a long way to help Prince Edward Island reduce its reliance on federal government financial support. But Islanders for a Better Tomorrow is convinced that it is important to act immediately. The time for examination, scrutiny, debate, delay and rehash has run its course. Now the economic viability and very future of Canada's smallest province is at stake.

Thank you, Mr. Chair, members, for the opportunity to address this committee. Any questions you may have about our mandate or our motives we'll be happy to address if we can. We'll undertake to provide you with further information if we don't have it with us.

The Chairman: Thank you, Mr. Bradley.

We'll begin this round of questioning with Mr. McGuire, followed by Mr. Casey.

Mr. McGuire: I'd like to welcome Mr. Bradley and Mr. MacLeod to our committee.

On page 1 you say a growing number of islanders are in favour of this. Do you have the recent number of those who are in favour?

Mr. Gary MacLeod (Islanders for a Better Tomorrow): Yes, Mr. McGuire. The latest poll conducted by CBC research last week indicated there was a growing number of supporters for the project in P.E.I. It has gone up significantly to just under two-thirds of islanders in favour of this particular project, as is. We'll be happy to get a copy of that and forward it to you if you would like it.

Mr. McGuire: Is there a geographic breakdown of support across the island?

Mr. MacLeod: That sounds a bit like a political question. Clearly, the greatest degree of support is from the Summerside to the Montague area, with probably a lesser degree of support in West Prince and East Kings.

• 1015

Mr. McGuire: On your last page, page 8, you say, "Now, the economic viability and very future of Canada's smallest province is at stake". Exactly what are you referring to there, the declining transfer payments from the federal government?

Mr. MacLeod: I think we're talking about the whole restructuring and re-engineering going on in the world, reaching a point where every jurisdiction is going to have to be able to fend for themselves.

As you know, we're talking about an unemployment rate in P.E.I. of something like 18.1%. We're talking about a provincial deficit of just under \$100 million this year. We're looking at a potential downgrade by Moody's on provincial government debt in P.E.I. At this particular time we're talking about a very fragile economy that's not in a strong competitive position to compete with the rest of the world. We're fairly sure transfer payments to Prince Edward Island will continue to decline. It's incumbent on all islanders, business and labour, to develop the type of infrastructure and productivity needed to compete in the future.

[Traduction]

permettant l'adoption rapide du projet de loi C-110, vous ferez beaucoup pour aider l'Île-du-Prince-Édouard à réduire sa dépendance vis-à-vis l'aide financière du gouvernement fédéral. *Islander for a Better Tomorrow* est convaincu qu'il importe d'agir immédiatement. Le temps consacré aux études, aux examens, aux débats, aux retards, et aux affaires, c'est du passé. À l'heure actuelle, la viabilité économique et l'avenir même de la plus petite province du Canada est en jeu.

Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les députés, de m'avoir permis de comparaître devant le comité. Nous répondrons volontiers aux questions que vous pourriez nous poser au sujet de notre mandat ou de nos motifs. En outre, nous nous engageons à vous fournir tout renseignement dont nous ne disposerions pas ici.

Le président: Merci, monsieur Bradley.

Nous allons commencer le tour de table avec M. McGuire suivi de M. Casey.

M. McGuire: Je souhaite la bienvenue à messieurs Bradley et MacLeod au comité.

À la page 1 de votre mémoire, vous dites qu'un nombre croissant d'insulaires sont en faveur de ce projet. Avez-vous des chiffres récents quant au nombre de partisans du projet?

M. Gary MacLeod (Islanders for a Better Tomorrow): Oui, monsieur McGuire. D'après le dernier sondage effectué par les services de recherche de Radio-Canada la semaine dernière, il y a un nombre croissant de partisans du projet à l'Île-du-Prince-Édouard. Ce nombre s'est accru sensiblement pour atteindre près des deux tiers des insulaires. Nous nous ferons un plaisir d'obtenir un exemplaire du document et de vous le faire parvenir si cela vous intéresse.

M. McGuire: Y a-t-il une ventilation géographique de l'appui au projet dans l'Île?

M. MacLeod: Cela m'a tout l'air d'une question politique. Évidemment, le gros des partisans se trouve dans la région allant de Summerside à Montague, l'appui se faisant plus tiède à West Prince et à East Kings.

M. McGuire: À la dernière page de votre mémoire, page 8, vous dites: «À l'heure actuelle, c'est la viabilité économique et l'avenir même de la plus petite province du Canada qui est en jeu.» À quoi faites-vous référence précisément, à la réduction des paiements de transfert du gouvernement fédéral?

M. MacLeod: Nous faisons allusion à toute la restructuration et au bouleversement qui se produisent sur la scène internationale. Nous avons atteint un point où chaque pays devra être en mesure de se débrouiller seul.

Comme vous le savez, le taux de chômage à l'Île-du-Prince-Édouard se situe autour de 18,1 p.100. Quant au déficit provincial, il s'élève à un peu moins de 100 millions de dollars cette année. Compte tenu de la dette du gouvernement provincial de l'Île-du-Prince-Édouard, on s'attend à ce que la Société Moody nous inflige une baisse de notre cote de crédit. À l'heure actuelle, nous sommes en présence d'une économie très fragile qui n'est pas dans une forte position concurrentielle pour affronter le reste du monde. En outre, nous sommes pratiquement certains que les paiements de transfert à l'Île-du-Prince-Édouard vont encore baisser. Il incombe à tous les insulaires, patrons et syndiqués, de développer l'infrastructure et la productivité nécessaires pour assurer notre compétitivité à l'avenir.

[Text]

Mr. McGuire: About the selection of SCI, are you confident that this company can actually do what they say they're going to do for \$840 million, \$850 million?

Mr. MacLeod: Yes, we have complete confidence. As you heard yesterday from the Public Works witnesses, these people have committed their souls and their company's in the future in terms of bondings, trust funds and guarantees to ensure project completion. At the same time, I happen to have sat for the last couple of years on the provincial committee that negotiated the economic benefits with SCI for Prince Edward Island. From a provincial point of view, we are certainly convinced that the benefits will accrue, the opportunity will be available, and islanders will be able to benefit to the degree we're talking about.

In fact, the Summerside and Charlottetown chambers of commerce conducted a joint study by Coopers & Lybrand that delineates the degree of benefit available to P.E.I. We'd be happy to leave a copy of that study with the committee.

Mr. McGuire: Just to continue on the benefits that may accrue, I guess it's fairly obvious that during the construction stage there will be a lot of activity, a lot of jobs for that five-year period. Probably more important would be the post-five-year period. What do you actually see improving after the linkage is actually constructed and in use and all the labour and everything else is gone? Is that going to help carpenters and joiners or P.E.I. in general? What do you see as the economic benefits after the construction is finished?

Mr. MacLeod: That's a really good question, Mr. McGuire. It's very difficult to quantify at that limit, a five-to ten-year period. There hasn't been a great deal of work done in that particular area, but there's been a lot of work done at MIT on major pieces of transportation infrastructure in North America and the long-run economic effect of that.

As we all know, investment in major transportation infrastructure is definitely going to enhance lower production costs. It's going to tend to give the opportunity to increase sales. It will directly and indirectly attract reinvestment in capital. Then it should hopefully enhance profit.

The next step would be to increase employment. That's a longer-term process. It takes a long time. You've all heard Mr. Clinton saying for the last year and half that the only relative competitive advantage any nation or economy has these days is the quality of the infrastructure and the productivity of its labour force.

In P.E.I. we're certainly confident about the ability of the labour force to be trained and productive. We're just asking for the opportunity to enhance our infrastructure to make it more competitive so that we can compete with other markets and operate on an equal playing field.

[Translation]

M. McGuire: Au sujet du choix de la SCI, pensez-vous que cette entreprise puisse vraiment faire ce qu'elle prétend pouvoir faire pour la somme de 840 millions ou 850 millions de dollars?

M. MacLeod: Oui, nous en sommes certains. Comme vous l'ont dit hier les témoins de Travaux publics, sept personnes ont misé leur âme et celle de leur entreprise sur l'avenir. Concrètement, ils sont appuyés par des obligations, du fonds de fiducie, des garanties pour assurer l'achèvement du progrès. Dans la même veine, je peux vous dire que je siège depuis deux ans au comité provincial qui a négocié avec la SCI les avantages économiques devant revenir à l'Île-du-Prince-Édouard. Au niveau de la province, nous sommes fermement convaincus qu'il y aura des retombées positives, que des débouchés seront à notre portée et que les insulaires seront en mesure de bénéficier fortement du projet.

En fait, les chambres de commerce de Summerside et Charlottetown ont parrainé conjointement une étude effectuée par la *Société Coopers & Lybrand* qui détermine dans quelle mesure l'Île-du-Prince-Édouard bénéficiera du projet. Nous sommes tout disposés à laisser un exemplaire de cette étude au comité.

M. McGuire: Parlons encore des avantages éventuels du projet. Il va de soi qu'il y aura énormément d'activités, énormément d'emplois pendant la période de construction de cinq ans. Mais ce qui importe sans doute le plus, c'est la période qui suivra. À votre avis, quelles seront les améliorations qui resteront une fois le pont construit et en service et une fois épuisés tous les besoins en main-d'oeuvre? Cela va-t-il aider les charpentiers et les menuisiers ou encore l'Île-du-Prince-Édouard en général? D'après vous, quels seront les avantages économiques une fois la construction terminée?

M. MacLeod: C'est une très bonne question, monsieur McGuire. Il est très difficile de quantifier ce qui se passera sur une période de cinq à 10 ans. Il y a eu très peu d'études effectuées dans ce domaine en particulier mais cela dit, le MIT a fait de sérieux travaux sur les principales composantes de l'infrastructure du transport en Amérique du Nord et leurs effets économiques à long terme.

Nous savons bien que tout investissement dans une infrastructure de transport importante se traduira nécessairement par une baisse des coûts de production. Ainsi, il sera possible d'augmenter les ventes. On pourra directement et indirectement susciter de nouvelles injections de capitaux qui, nous l'espérons, permettront d'augmenter les profits.

La prochaine étape serait d'augmenter l'emploi. C'est un processus à long terme. Il faudra du temps pour y arriver. Vous avez certainement tous entendu M. Clinton dire que depuis un an et demi le seul avantage concurrentiel relatif d'un pays ou d'une économie réside dans la qualité de son infrastructure et la productivité de sa main-d'oeuvre.

À l'Île-du-Prince-Édouard, nous sommes confiants de pouvoir former notre main-d'oeuvre et la rendre productive. Nous ne demandons rien de plus que de pouvoir améliorer notre infrastructure pour la rendre plus compétitive afin que nous puissions concurrencer nos compétiteurs et bénéficier de chances égales.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

Mr. McGuire: So as a member of the Chamber of Commerce you're not the least bit afraid that the businesses in Summerside or Charlottetown cannot compete with say businesses in Moncton.

Mr. Rideout (Moncton): That's a direct attack.

Mr. McGuire: You don't feel Prince Edward Island's businessmen will in any way be able to be hurt by the proximity of a major centre such as Summerside, which is right next door, in fact.

Mr. MacLeod: I guess as anything else, you're talking about an adjustment process, the same as we're going through with NAFTA. When the Auto Pact was signed in the 1960s everyone thought it would be a disaster for Canada. We're fortunate we had the Auto Pact when we did. It was a real net gain for Canada.

Whether or not we are hurt temporarily, in the short term—and I'm sure there'll be individual cases of winners and losers—we don't have any choice. We have to compete now. We're talking about freer trade in Atlantic Canada. That's to be extended to freer trade, hopefully, with all of Canada. We have to compete whether or not we choose to. We have to develop our natural advantages whether they be seed potatoes, tourism, whatever, and be better than anyone else. We have no choice. That's the way the world's going. An artificial barrier will not protect us. We can't afford the cost of an artificial barrier.

I have complete confidence the people in your jurisdiction, Mr. McGuire, will certainly prove to be more winners than losers and will benefit in the longer term.

Mr. McGuire: I have one final question. You represent both business and labour here. Do you have any concerns at all about the work that's been done on the environmental side and the possible effects on the fishery? Have you looked at the total picture? Are you just coming from the business-labour point of view? Have you taken in the whole impact this might have on the citizens of Prince Edward Island and the environment that surrounds it?

Mr. MacLeod: As a fellow islander, you know P.E.I. probably has the most progressive environmental legislation in the country. Our Minister of the Environment I'm sure you know well. I tell people from off-island that on the golf course or out fishing, if you so much as spit in a stream in P.E.I., Gilbert Clements will have you in jail by nightfall. That's basically the attitude of all islanders. I think that's represented quite clearly by all business and all labour. I think we're very concerned about the fragility of the ecosystem P.E.I. represents.

M. McGuire: Donc, en tant que membre de la Chambre de commerce, vous ne craignez pas du tout que le secteur des affaires de Summerside ou de Charlottetown ne puissent pas concurrencer les gens d'affaires de Moncton, alors?

M. Rideout (Moncton): C'est une attaque directe.

M. McGuire: Vous ne pensez pas que les gens d'affaires de l'Île-du-Prince-Édouard pourraient être défavorisés par la proximité d'un grand centre comme Summerside, qui est tout juste à côté, du reste.

M. MacLeod: Comme dans tout autre cas, il faut un processus d'adaptation, tout comme dans le cas de l'ALÉNA. Quand le Pacte de l'automobile a été conclu dans les années soixante, tout le monde pensait que ce serait désastreux pour le Canada. Or, c'est un bienfait que d'avoir pu conclure ce pacte quand nous l'avons fait. Il a été très avantageux pour le Canada.

Que nous soyons touchés ou non temporairement, à court terme—et je suis sûr qu'il y aura des perdants et des gagnants—nous n'avons pas le choix. Il faut livrer concurrence maintenant. Nous parlons de libéraliser le commerce dans le Canada atlantique. Avant de libéraliser, espère-t-on, le commerce à l'intérieur de tout le Canada. Nous devons livrer concurrence que nous le voulions ou non. Nous devons exploiter nos possibilités qu'il s'agisse du commerce des plants de pommes de terre, du tourisme, de quoi que ce soit, et surpasser tout le monde. C'est inéluctable. C'est ainsi que vont les choses. Les barrières artificielles ne nous protégeront pas. Nous n'avons pas les moyens d'ériger des barrières artificielles.

J'ai pleine confiance que les gens de chez vous, monsieur McGuire, se rangeront carrément dans le camp des gagnants plutôt que des perdants et y gagneront à long terme.

M. McGuire: J'ai une dernière question. Vous représentez ici les intérêts du secteur des affaires et de la main-d'œuvre. Êtes-vous préoccupé par ce qui se passe du côté environnemental et par les incidences que cela peut avoir sur les pêches? Avez-vous examiné le problème dans son ensemble? Exposez-vous uniquement le point de vue des gens d'affaires et de la main-d'œuvre? Avez-vous songé à toutes les répercussions que cela pourrait avoir sur les citoyens de l'Île-du-Prince-Édouard et sur l'environnement de l'île?

M. MacLeod: En tant que concitoyen de l'île, vous savez que l'Île-du-Prince-Édouard s'est dotée de la législation environnementale sans doute la plus progressiste du Canada. Je suis sûr que vous connaissez très bien votre ministre de l'Environnement. Je dis aux gens qui ne sont pas de l'île que si au cours d'une partie de golf ou de pêche ils osaient ne serait-ce que cracher dans un cours d'eau de l'Île-du-Prince-Édouard, Gilbert Clements les ferait écrouer le jour même. Tous les habitants de l'île sont d'accord là-dessus. Je pense que cela représente clairement le point de vue de tous les gens d'affaires et toute la main-d'œuvre. Je pense que nous sommes très soucieux de protéger le fragile écosystème de l'Île-du-Prince-Édouard.

[Text]

There's been an exhaustive amount of study. I mean, you can't know everything perfectly, but we're talking about everything from groundwater to flora and fauna. Most of these things have been very closely examined. I myself have read every single environmental study. I have attended all of the EARP hearings held in P.E.I. Most of our fellow people involved have been that involved in it. We don't take any of these issues lightly.

We have a very strong inshore fishery in P.E.I., which not much of Canada can say they have. We certainly have to protect it. We certainly have to look after it. I don't want to live in a P.E.I. that's threatened from an environmental point of view.

The Chairman: Mr. Rideout, we have about a minute and a half.

Mr. Rideout: That's what I thought.

The Chairman: Then go to it.

Mr. Rideout: Are you doing it on the basis you talked about yesterday?

Mr. Bradley: I was just going to add a supplementary comment to Mr. McGuire's question, Mr. Chairman, if I may.

From the Carpenters Union point of view, we spent more than a few idle moments discussing the project several years ago. The support only came from the membership on the basis of financial and environmental viability. Certainly it's a matter of the minutes of our organization now. That's where our support came from. I've attended many of the public hearings held on the process. We're quite comfortable with it.

I think it's also important to consider that we who are working on promoting this are going to be living there, with that project, not only during construction but also a long time after it's done. As well, SCI themselves will be a corporate citizen of Prince Edward Island for several years. So there's a certain amount of built-in security to it from our point of view.

• 1025

Mr. Rideout: You listed a number of member organizations to your presentation. Could you give us a rough idea of how many people that would be, even as a percentage of island population, and indicate whether all of those groups have been consulted as far as your presentation is concerned? I'm taking from what you are saying that you see no need for an environmental panel arising out of what you have to say. Would that be representative of the member organizations listed on the back of your presentation?

The Chairman: You got four questions in there.

Mr. Rideout: That's one question in four parts.

Mr. MacLeod: Mr. Rideout, our organization represents the vast majority of small and medium-sized businesses in P.E.I. Subsequent to that, I would say that the majority of our members would feel that this presentation is overly mild and not making a clear and strong enough statement on the issue. In terms of labour. . .

[Translation]

On a fait toutes sortes d'études. On ne peut pas tout connaître à fond, mais nous parlons de tout, de la nappe phréatique, de la flore et de la faune. A peu près toutes ces questions ont été examinées de façon très approfondie. J'ai moi-même lu toutes les études environnementales possibles. J'ai assisté à des audiences du BEEE qui ont eu lieu à l'Île-du-Prince-Édouard. La plupart de nos collègues y ont participé. Je ne prends aucune de ces questions à la légère.

À l'Île-du-Prince-Édouard, la pêche côtière représente une activité très dynamique, ce dont la majeure partie du Canada ne peut pas se vanter. Nous devons la protéger. Nous devons veiller sur ses activités. Je n'aimerais pas vivre dans l'Île-du-Prince-Édouard en sachant que son environnement est menacé.

Le président: Monsieur Rideout, il ne nous reste qu'une minute et demie.

M. Rideout: C'est ce que je pensais.

Le président: Vous avez donc la parole.

M. Rideout: Est-ce que vous le faites dans le cadre dont vous avez parlé hier?

M. Bradley: Je voudrais ajouter quelque chose au sujet de la question de M. McGuire, monsieur le président, si vous le permettez.

Pour préciser le point de vue du Syndicat des menuisiers, je dirais que nous avons consacré pas mal de temps à la discussion du projet depuis plusieurs années. Les membres n'ont accordé leur appui à ce projet qu'en tenant compte de sa viabilité financière et environnementale. C'est consigné au procès-verbal de l'organisation. C'est de là qu'est venu notre appui. J'ai assisté à de nombreuses audiences publiques sur cette question. Nous sommes très satisfaits de ce qui s'est passé.

Il importe aussi à mes yeux de bien savoir que nous qui mettons ce projet de l'avant allons être appelés à vivre là-bas, non pas seulement pendant les travaux de construction mais longtemps après. De plus, la SCI sera une personne morale de l'Île-du-Prince-Édouard pendant des années. Nous en concluons donc que c'est là un aspect rassurant.

M. Rideout: Dans votre exposé vous avez nommé différentes organisations membres de votre mouvement. Pouvez-vous nous dire combien de gens cela représente à peu près, un pourcentage de la population de l'île et nous dire si tous ces groupes ont été consultés en ce qui concerne votre exposé? J'en déduis d'après ce que vous avez dit qu'il ne vous apparaît pas nécessaire qu'on crée un comité environnemental. Ce point de vue représente-il celui des organisations membres énumérées à la fin de votre exposé?

Le président: Vous avez là quatre questions.

M. Rideout: C'est une question en quatre points

M. MacLeod: Monsieur Rideout, notre organisation représente la grande majorité des petites et moyennes entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard. De plus, je puis dire que la majorité de nos membres estiment que cet exposé est trop timide et qu'on ne prend pas assez clairement ni fermement position sur cette question. Pour ce qui est des groupes de travailleurs. . .

[Texte]

Mr. Bradley: As far as we're concerned, there are labour organizations that do have some concerns about it. Those are legitimate concerns from the environmental point of view. I think I can state quite clearly that the majority of people in the labour movement are satisfied that enough checks and balances have been looked at as far as the environmental business is concerned.

There are other issues —

Mr. Rideout: Associated with specific unions.

Mr. Bradley: Precisely. I sat on an advisory panel to the Minister of Industry two years ago. Even though I might have been seen as the representative of the carpenters union with just the construction interest in this project, I brought to the table many times those other issues that were specific to other groups.

Mr. Casey: Welcome to Ottawa, gentlemen.

To go back to that list, there are 17 business organizations and labour organizations. Were there any organizations that did not agree or did not approve or would not join your organization?

Mr. Bradley: I think the quick answer to that, Mr. Casey, is this was a volunteer organization from day one. We didn't go out and bend anybody's elbow to get on board. All of those people have come forward on a voluntary basis. They have contributed by providing resource people and their leaders have come forward to do as they saw fit in this process.

Mr. Casey: Do you represent personally the business manager for the United Brotherhood of Carpenters?

Mr. Bradley: That's correct.

Mr. Casey: As a person in the labour movement, are you satisfied with the adjustment programs that the government and SCI have offered for the ferry workers?

Mr. Bradley: I'm not aware of the details of any adjustment program. It's my understanding that it is really an employer-employee collective agreement type of issue. Probably it doesn't exist if the project doesn't exist, but it becomes a necessary task if the project goes ahead. It's something that doesn't have to be done overnight. The parties could take up to five years, I presume, to arrive at a proper settlement.

Mr. Casey: What about the negotiations for the fishermen? I know that is not your area, but you are very closely related to it. Do you feel that their concerns have been addressed?

Mr. Bradley: It's my understanding that several meetings have been held with representatives of the fishing industry as well as with SCI officials, Fisheries and Oceans people, those who are directly related to the fishermen's concerns. I'm led to believe, and our group is led to believe, that the comfort level of the fishing industry is heading in a positive direction and that the concerns that have been brought forward can be addressed if and when they do arise.

Mr. Casey: I want to go back to Mr. McGuire's question about polls. In your brief, you mention that "according to most recent credible polls, there is now virtually a two to one margin of Islanders in favour of this project". Is that just the CBC poll, or do you have other information?

[Traduction]

M. Bradley: En ce qui nous concerne, il existe des organisations de travailleurs qui ont des préoccupations à ce sujet. Du point de vue de l'environnement, ces préoccupations sont légitimes. Je pense pouvoir dire bien franchement que la majorité des travailleurs ont l'assurance qu'on a envisagé de prendre suffisamment de mesures de contrôle sur le plan de l'environnement.

Il y a d'autres questions. . .

M. Rideout: Posées par des syndicats donnés.

M. Bradley: Exactement. J'ai siégé à un comité consultatif auprès du ministre de l'Industrie il y a deux ans. Bien qu'on ait pu avoir l'impression que j'agissais en tant que représentant du syndicat des menuisiers et n'y défendais que les intérêts que peut avoir le secteur de la construction dans ce projet, j'ai à maintes reprises soulevé ces autres questions qui intéressaient particulièrement d'autres groupes.

M. Casey: Bienvenue à Ottawa, messieurs.

Pour revenir à cette liste, on y trouve 17 organisations d'entreprises et de travailleurs. Y a-t-il des organisations qui n'étaient pas d'accord avec vous, qui n'approuvaient pas votre position et ne voulaient se joindre à vous?

M. Bradley: Je dirais, pour être bref, monsieur Casey, que notre organisation a toujours été une organisation volontaire. Nous ne voulions pas forcer quoi que ce soit d'y adhérer. Tous ces gens se sont volontairement joints à nous. Ils nous ont accordé du renfort en nous déléguant des personnes-ressources, et leurs dirigeants ont participé à ce processus au meilleur de leurs connaissances.

M. Casey: Représentez-vous personnellement la gestion d'entreprise pour la Fraternité unie des charpentiers et menuisiers d'Amérique?

M. Bradley: Exactement.

M. Casey: En tant que membre du mouvement syndical, êtes-vous satisfait des programmes d'adaptation que le gouvernement et la SII ont offerts aux travailleurs du traversier?

M. Bradley: Je ne connais bien aucun programme d'adaptation. Je crois savoir que c'est une question qui se négocie collectivement entre employeur et employés. La mesure sera vraisemblablement inutile si le projet n'est pas mis en oeuvre, mais elle sera nécessaire s'il l'est. C'est là quelque chose qui ne se fait pas du jour au lendemain. Les parties pourraient mettre cinq ans, je suppose à en arriver à une entente satisfaisante.

M. Casey: Où en sont les négociations pour les pêcheurs? Je sais que ce n'est pas de votre ressort, mais cette question vous intéresse assez directement. Estimez-vous qu'on tient compte de leurs inquiétudes?

M. Bradley: Plusieurs entretiens ont eu lieu avec des représentants du secteur des pêches ainsi qu'avec des dirigeants de la SII, des représentants du ministère des Pêches et des Océans, avec ceux qui s'occupent directement des préoccupations des pêcheurs. Je suis porté à croire, comme notre groupe, qu'on semble répondre de plus en plus aux attentes des pêcheurs et qu'il est possible de tenir compte des préoccupations qui sont exprimées le cas échéant.

M. Casey: Je vais revenir à la question de M. McGuire au sujet des sondages. Dans votre mémoire, vous dites que «d'après les sondages récents les plus fiables, deux habitants sur trois de l'île seraient en faveur du projet». Est-ce le résultat du sondage de CBC, ou avez-vous d'autres sources?

[Text]

• 1030

Mr. MacLeod: Yes. Previous to that a Gallup poll was conducted in great detail, which showed a little less than the two-thirds but still a growing number. Mr. Casey, as you know, the plebiscite revealed that it was 59% of islanders when they voted. This is a poll that asked a question about this particular project. That number was growing until last week.

Mr. Casey: I have one last question. You mentioned that the unemployment rate in P.E.I. is 18%. In New Brunswick and Nova Scotia, just on the other side of the water, it hovers around 12% to 14%. Roughly that means that the unemployment rate in P.E.I. is 35% to 40% higher than it is on the other side of the Northumberland Strait. Would you account a lot of that dramatic difference to the transportation penalty, or whatever the handicap? Are there some other factors such as the work ethic, the technical ability, and the resources, or is it mostly transportation?

Mr. MacLeod: That's an excellent question. There are going to be a lot of variables and to try to determine which are the most significant. . . We made reference there also to Newfoundland, with Newfoundland's situation being similar to P.E.I.'s because of a lack of continuity from a transportation point of view.

I would really beg to differ. I know you represent the Amherst area, which is not very far away from P.E.I., and I wouldn't suggest that the labour productivity in Amherst and people's ability to work are much less than they would be in P.E.I. I'm just trying to understate the thing. I think island workers are as good as any workers you will find anywhere in Canada. You heard Mr. Giannelia yesterday. They have a number of people from P.E.I. working with them, and they found them to be some of the most productive people that they have in Canada.

To get back to your original question, obviously a lot of variables are involved. However, transportation and infrastructure have historically been key determinants in terms of productivity, economic growth, and employment.

Mr. Casey: The provinces of Nova Scotia and New Brunswick have both identified transportation as the key to a competitive economy in the maritimes. They are putting all their focus and all their energy on completing those highways.

Mr. Thompson (Carleton—Charlotte): Again, gentlemen, welcome to Ottawa. It's nice to have you with us.

I'll pick up on the third paragraph of page 3 of your presentation. My question has to do with the economy of P.E.I. and involves taking a look at two of the major resource industries on the island: fisheries and agriculture.

Can you put a dollar figure on the cost of doing business today with or without a fixed link? In other words, how much does that cost the economy in real dollars? How does that impact on your competitiveness in terms of exporting those resources?

[Translation]

M. MacLeod: Oui. Avant cela, la maison Gallup a procédé à un sondage, qui a révélé qu'il y en avait un peu moins des deux tiers mais que leur nombre allait en grandissant. Monsieur Casey, vous le savez, le plébiscite a révélé que 59 p. 100 des insulaires étaient en faveur du projet. C'était un sondage qui posait une question au sujet de ce projet. La semaine dernière encore, leur nombre ne cessait d'augmenter.

M. Casey: J'ai une dernière question. Vous avez dit que le taux de chômage dans l'Île-du-Prince-Édouard était de 18 p. 100. Au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, juste de l'autre côté, il se situe entre 12 et 14 p. 100. Ce qui veut dire que le taux de chômage dans l'Île-du-Prince-Édouard est de 35 à 40 p. 100 supérieur à ce qu'il est de l'autre côté du détroit de Northumberland. Attribueriez-vous cet écart important au handicap que représentent les problèmes de transport ou à une autre raison? Y a-t-il d'autres facteurs qui y contribuent, comme les exigences professionnelles, la compétence technique, les ressources, ou est-ce principalement dû au problème de transport?

M. MacLeod: Que voilà une excellente question. Beaucoup de variables entrent en jeu et quand on veut définir quels sont les plus importants. . . Nous avons aussi mentionné le cas de Terre-Neuve, dont la situation ressemble pas mal à celle de l'Île-du-Prince-Édouard en raison du fait que les transports n'y sont pas toujours assurés de façon continue.

Je me permets de ne pas être du même avis. Je sais que vous représentez la région de Amherst qui n'est pas bien loin de l'Île-du-Prince-Édouard, et je ne veux pas insinuer que la productivité de la main d'oeuvre de Amherst ni sa capacité de travail sont de loin inférieures à celle des gens de l'Île-du-Prince-Édouard. J'essaie seulement de bien placer les choses dans leur contexte. Je pense que les travailleurs insulaires se comparent avantageusement à n'importe quel travailleur du reste du Canada. Hier, vous avez entendu M. Giannelia. Son syndicat compte de nombreux travailleurs de l'Île-du-Prince-Édouard, et il trouve que certains d'entre eux comptent parmi les travailleurs les plus productifs qu'on ait au Canada.

Pour revenir à votre première question, il y a bien sûr un grand nombre de variables qui interviennent. Toutefois, les transports et les infrastructures ont toujours été des éléments clés de la productivité, de la croissance économique et de l'emploi.

M. Casey: La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont toutes deux reconnu que le transport était un facteur clé de l'économie et de la concurrence dans les provinces maritimes. Elles centrent toute leur attention et tous leurs efforts sur l'achèvement de ces autoroutes.

M. Thompson (Carleton—Charlotte): Messieurs, bienvenue à Ottawa. Nous sommes ravis de vous accueillir.

Je me réfère au troisième paragraphe de la page 3 de votre exposé. Ma question a trait à l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard et à l'examen de deux de ces grands secteurs d'exploitation: les pêches et l'agriculture.

Pouvez-vous dire quels sont actuellement les coûts d'exploitation commerciale, et quels seraient ces coûts s'il existait une structure fixe? Autrement dit, en dollars constants, combien cela coûte-t-il à l'économie? Comment cela influe-t-il sur votre capacité d'exporter ces ressources?

[Texte]

Mr. MacLeod: That's probably a little bit more of a detailed question than we're prepared to answer. I understand you have a couple of economists this afternoon. You might ask them.

The Atlantic Provinces Transportation Commission has done a study. They suggested that if the fixed link had been in use, for example, for the last seven years, the total costs would in fact be 17% less than at the current time. You also have to add in the time saving. They have also done a study on that and have calculated the number. It hasn't been updated. I believe that was done two or three years ago. We're talking millions of dollars. We're not talking thousands; we're talking millions of dollars in a small economy. P.E.I.'s total GDP is around 200, so you'd be talking in the order of—and I'm just guessing—2% to 3%.

• 1035

Mr. Thompson: That's something we can pursue a little later, but no matter how you look at it, it's going to increase the efficiency of the island in terms of export capacity and competitiveness within the maritimes, within the Atlantic region.

Mr. MacLeod: Not only exports, but also imports. P.E.I.'s a net importer of most everything, so the cost saving goes both ways.

Mr. Thompson: Exactly.

Mr. Worthy (Cariboo—Chilcotin): I share the realization that it's economically going to be very beneficial. I think that's fairly obvious and I'm glad to see that the majority of the islanders are not afraid of being in competition. However, what about the flip side? The people opposed are saying that this could create such a fundamental change to the way of life on the island that it could in fact become a negative. How do you respond to that?

Mr. MacLeod: Well, we could get quite cynical quite quickly about that. People always resist change. People tend to want their comfort levels to remain where they are. Perhaps they don't like things to move forward. We're trying to look down the road, and we're thinking about our children's future and their children's future.

To answer it a little bit cynically, I guess, there's a biology professor at UPEI who's in favour of the project. I call it "MacQuarrie's Law". It's Professor Ian MacQuarrie. He says that people are opposed to the project in inverse relation to the amount that they use the current ferry system. We're in business and we're shipping and importing our product every single day, so we would like that to change. If I were a retired person living on one end of P.E.I., I might not have the same interest in changing the so-called status quo.

Mr. Worthy: I see the efficiency and convenience factor of being able to use the link rather than queuing up to the ferry, but I don't see it making such a fundamental—it's not as though you're going to get 100 times more traffic—change to

[Traduction]

M. MacLeod: Voilà une question un peu plus précise que celles auxquelles nous nous sommes préparés. Je crois que vous accueillerez quelques économistes cet après-midi. Vous pourriez leur poser la question.

La commission des transports des provinces de l'Atlantique a effectué une étude, qui a révélé que si la structure fixe avait été en exploitation, par exemple, dans les sept dernières années, les coûts totaux auraient en réalité été de 17 p. 100 inférieurs à ce qu'ils ont été. Il faut aussi penser au temps qu'on aurait gagné. On a aussi fait une étude sur cette question et on a des données quantitatives. Il n'y a pas eu de mise à jour. Je pense que cela été fait il y a deux ou trois ans. Il est question de millions de dollars. On ne parle pas de milliers de dollars, mais bien de millions de dollars dans une économie assez modeste. Le PNB de l'Île est d'environ 200, donc je suppose que ce serait un pourcentage de l'ordre de—ce n'est là qu'une évaluation—de 2 à 3 p. 100.

M. Thompson: C'est une question à laquelle nous pourrions revenir un peu plus tard, mais quel que soit l'angle sous lequel on l'examine, la construction de l'ouvrage de franchissement accroîtra l'efficacité de l'île, en ce sens que sa capacité d'exportation et sa compétitivité dans les Maritimes, dans la région Atlantique, s'en trouveront rehaussées.

M. MacLeod: Pas seulement pour les exportations, mais aussi pour les importations. L'île-du-Prince-Édouard est un importateur net de presque tous les produits de sorte qu'il y aurait des économies à réaliser dans les deux sens.

M. Thompson: Exactement.

M. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Je suis conscient, comme vous, qu'il en résultera des avantages économiques très considérables. C'est assez évident, et je suis heureux de constater que la majorité des insulaires n'ont pas peur de la concurrence. Mais qu'en est-il de l'envers de la médaille? Les opposants à ce projet disent qu'il pourrait modifier de façon tellement fondamentale le mode de vie des habitants de l'île que l'effet serait en fait négatif. Que répondez-vous à cet argument?

M. MacLeod: Ma foi, nous pourrions devenir très cyniques et répondre du tac au tac que les gens résistent toujours aux changements, qu'ils ont tendance à vouloir maintenir le niveau de confort qu'ils ont dans le moment, qu'ils refusent peut-être même le progrès. Pour notre part, nous essayons de voir un peu plus loin et de penser à l'avenir de nos enfants et de leurs enfants.

Si vous me permettez d'être un peu cynique, je reprendrai les propos d'un professeur de biologie de l'université du Prince-Édouard, qui est en faveur du projet. Il s'agit du professeur Ian MacQuarrie. Selon ce que j'appelle la «loi de MacQuarrie», le degré d'opposition au projet est en rapport inverse avec la fréquence avec laquelle les gens utilisent les traversiers à l'heure actuelle. Nous sommes des gens d'affaires qui expédions et importons des produits tous les jours, et c'est pourquoi nous sommes pour le changement. Si j'étais à la retraite et que je demeurais à une des extrémités de l'île, je ne serais peut-être pas aussi enthousiaste pour changer le prétendu statu quo.

M. Worthy: Je peux concevoir qu'il serait plus efficace et plus commode d'avoir accès à un ouvrage reliant l'île au continent au lieu d'avoir à faire la queue pour prendre le traversier, mais il me semble que la circulation vers l'île et le

[Text]

the flow of people to the island and to their way of life. In fact, it's more like the increase would double. We're talking about a few orders of magnitude, not exponential growth. Do you have any numbers on that?

Mr. MacLeod: That's correct. You heard the witnesses yesterday. There were two different studies but both basically suggested—and it has been confirmed by a number of observers—that there would be a significant one-time increase, an initial increase, and that it would then be straight arithmetic after that. We're probably talking about more frequent use, shorter stays, quicker visits, but the potential capacity of most of the infrastructure in P.E.I. is under-utilized. For example, we've been talking about serious declines in tourism in the last three years and the potential capacity to service that is there already.

Mr. Butland (Sault Ste. Marie): Without getting into the cynicism—and not being an islander, it's difficult for me to make this kind of statement—will it in fact change the face of the island?

Mr. Bradley: Whether the project comes or not, the face of the island is going to change anyway. Transfer funds and moneys from places offshore are quickly drying up or descending. Business is discouraged from coming there and building because of the hurdle that has to be crossed there. On the island all of the schools and all of the hospitals have been built, so if we don't get some impetus and some regenerated growth in the private sector, we're going to see the trades either dry up and blow away or so broken down and under-utilized that they'll be getting into a whole different ball game.

• 1040

Also, if or when the project is there, it would enable tradespeople as well as employers of island tradespeople to go out into the rest of Canada, use some of their skills there and compete in that market.

We're in a situation now where the provinces are promoting economic union, but it's difficult for people on Prince Edward Island, who are used to playing in a small park, so to speak, to be able to get outside, and they're just not ready to do that. One of the biggest impediments is having to spend a day to get across to the other side. It really chews up the greater part of a day. That just kills the efficiency.

Mr. Butland: You're obvious proponents, and I accept that certainly. Yesterday it came to light—and again, I'm new to this—that there is no contingency for emergency ferry service should something happen on the bridge, God forbid. Do you people put forward some of these concerns? Although a proponent, do you have any concerns that you have brought forward and said hey, we don't mind it, but how about this?

Mr. MacLeod: I think that's certainly a justifiable concern. It's incumbent on us to examine all potential issues and emergencies especially. We put forward the possibility the Northumberland ferries, which we want to ensure remain active and viable in P.E.I., could be used during the non-winter season to back up and act in any type of an emergency in P.E.I. We have talked to Public Works. We've talked to SCI about those issues. They are still, at this moment, beyond their jurisdiction. I

[Translation]

mode de vie des insulaires ne serait pas changé de façon tellement fondamentale. . . ce n'est pas comme si le volume de la circulation allait être 100 fois plus élevé. Ce qui est en fait plus probable, c'est que, certes le volume de la circulation augmenterait, mais pas de façon exponentielle. Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. MacLeod: Vous avez raison. Vous avez entendu les témoins qui ont comparu hier. On vous a parlé de deux études différentes, mais qui donnaient toutes deux à entendre—et la chose a été confirmée par certains observateurs—que la circulation augmenterait de façon considérable au début, mais qu'elle ne s'accroîtrait que de façon très progressive par la suite. Les usagers seront sans doute plus nombreux et les séjours plus courts, mais, le plus souvent, l'infrastructure de l'Île-du-Prince-Édouard est sous utilisée à l'heure actuelle. Ainsi, nous avons connu une baisse considérable du tourisme ces trois dernières années, et les installations touristiques nécessaires sont déjà en place.

M. Butland (Sault Ste Marie): Sans vouloir donner dans le cynisme—n'étant pas un insulaire, je trouve difficile de faire ce genre d'observations—le visage de l'île s'en trouvera-t-il changé?

M. Bradley: Même si le projet n'est pas mené à terme, le visage de l'île changera. Les fonds de transfert et les capitaux étrangers s'assèchent rapidement. L'absence d'un ouvrage de franchissement dissuade les entreprises de venir s'installer dans l'île. L'île a déjà toutes les écoles et tous les hôpitaux dont elle a besoin, de sorte que, à moins d'un nouvel élan du secteur privé pour stimuler la croissance, l'activité cessera dans les métiers de la construction, le matériel tombera en panne ou deviendra sous utilisé et la situation changera donc du tout au tout.

En outre, lorsque l'ouvrage aura été construit, sitôt qu'il sera construit, les ouvriers spécialisés de même que les employeurs de l'île pourront se rendre dans les autres régions du Canada pour y mettre leurs connaissances et leurs compétences à profit et se tailler une place sur ce marché.

À l'heure actuelle, les provinces tentent de promouvoir l'union économique, mais il est difficile pour les insulaires, qui n'ont pas l'habitude, pour ainsi dire, de sortir de leur cour, de faire le saut; ils ne sont tout simplement pas prêts. Un des plus grands obstacles, c'est qu'il faut une journée pour se rendre sur le continent. C'est le plus clair de la journée qui y passe, et l'efficacité en prend pour son rhume.

M. Butland: Vous êtes manifestement des défenseurs du projet, et je vous approuve. Il est ressorti hier—et je le répète, je m'avance ici sur un terrain inconnu—qu'il n'existe pas de plans d'urgence pour assurer le transport par traversier si jamais le pont devenait inutilisable, Dieu nous préserve de cette éventualité. Avez-vous exprimé des doléances à cet égard? Même si vous êtes des défenseurs du projet, avez-vous signalé que cela pourrait être un problème?

M. MacLeod: Il s'agit là d'une préoccupation tout à fait légitime. Il nous incombe d'examiner tous les problèmes possibles, et plus particulièrement les cas d'urgence qui pourraient se présenter. Nous avons soulevé la possibilité que les traversiers du détroit de Northumberland, qui devraient, à notre avis, continuer à jouer un rôle actif pour assurer la liaison avec l'Île-du-Prince-Édouard, soient utilisés comme services d'appoint en dehors des mois d'hiver et pour toute situation

[Texte]

think you might be better off to ask further of Public Works what the current state of that issue is.

Mr. Butland: Thank you.

The Chairman: I'd like to thank you very much on behalf of the committee for appearing before us. We'll take your suggestions and of course your presentation into consideration as we make our decision. Thank you very much.

Mr. MacLeod: Mr. Chairman, just in closing we'd like to thank you very much for this opportunity and I'd like to compliment the committee on its performance, especially yesterday in being able to obtain clear and concise information from the Department of Transport, which we have been unsuccessful in getting. I'd really like to compliment you and your committee on so clearly obtaining and presenting the information on the subsidy issue. Congratulations.

The Chairman: Thank you very much for your comments.

Our second witnesses today are the Islanders for a Free Ferry Service, and the spokespersons will be Mr. David Weale and Ms Carol Livingston. Mr. Weale, I welcome you, sir. Will you be the spokesperson for this delegation, or will you share the presentation?

Mr. David Weale (Islanders for a Free Ferry Service): We're going to share the presentation.

The Chairman: We have a written brief here in front of us. Do you have your brief there, sir?

Mr. Weale: Yes, I have a short brief that could be distributed.

The Chairman: Is it in both official languages?

Mr. Weale: No, I'm afraid not.

The Chairman: Thank you. We'll get it translated for you, but with the permission of the committee, we'll accept that for now.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: As the clerk is passing this out, I invite you to give your testimony, sir.

Mr. Weale: Thank you for the opportunity to be here today. I teach at the University of Prince Edward Island, and I'm also the operator of a small business. I represent this group called Islanders for a Free Ferry Service. We do not come before you this morning as champions of the status quo. In our minds, it's not a question of change versus the status quo. It's a question of what change is best in the long term for the province in which we live.

There is no question that the construction of a fixed link would bring short-term benefits to the province. It is our strong belief, however, that the construction of a fixed link would be very damaging, possibly extremely damaging to the province in the long term.

[Traduction]

d'urgence qui se produirait dans l'île. Nous en avons parlé au ministère des Travaux publics. Nous en avons parlé à la SCI aussi, mais, pour le moment, ces questions dépassent sa compétence. Je crois qu'il vaudrait mieux demander au ministère des Travaux publics ce qu'il en est.

M. Butland: Je vous remercie.

Le président: Je tiens à vous remercier sincèrement au nom du comité d'avoir comparu devant nous. Nous prenons note de vos suggestions et nous tiendrons compte, bien entendu, de votre exposé lorsque nous prendrons notre décision. Merci beaucoup.

M. MacLeod: Monsieur le président, je terminerai en disant que nous tenons à remercier sincèrement le comité de cette occasion qu'il nous a donnée de nous le faire entendre et à le féliciter de son travail, et plus particulièrement du fait qu'il ait réussi à obtenir des informations claires et concises du ministère des Transports, choses que nous n'avions pas réussi à faire. Nous vous félicitons, encore une fois, vous et les membres du comité d'avoir réussi à obtenir des renseignements clairs sur la question des subventions. Toutes nos félicitations.

Le président: Merci beaucoup pour ces remarques.

Le deuxième groupe de témoins que nous accueillons aujourd'hui est les Islanders for a Free Ferry Service, dont les porte-paroles sont monsieur David Weale et madame Carol Livingston. Monsieur Weale, je vous souhaite la bienvenue. Serez-vous le porte-parole de la délégation, ou vous partagerez-vous cette tâche?

M. David Weale (Islanders for a Free Ferry Service): Nous nous partagerons la tâche.

Le président: Nous avons entre les mains votre mémoire. Avez-vous le texte de votre exposé, monsieur?

M. Weale: Oui, j'ai un court exposé dont on pourrait distribuer le texte.

Le président: Le texte est-il dans les deux langues officielles?

M. Weale: Non, malheureusement.

Le président: Je vous remercie. Nous le ferons traduire pour vous, mais, si les membres du comité le veulent bien, nous accepterons, pour le moment, le texte que vous avez.

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous invite, pendant que le greffier distribue le texte, à nous livrer votre exposé.

M. Weale: Je vous remercie de cette occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. J'enseigne à l'Université de l'île-du-Prince-Édouard, et j'exploite également une petite entreprise. Je représente le groupe qui s'appelle Islanders for a Free Ferry Service. Nous ne comparaissons pas devant vous aujourd'hui à titre de défenseurs du statu quo. À notre sens, il ne s'agit pas de préférer le changement au statu quo ou vice-versa. Il s'agit plutôt de savoir quels changements seraient dans l'intérêt à long terme de la province dans laquelle nous demeurons.

Il ne fait aucun doute que la construction d'un ouvrage de franchissement assurerait à la province des avantages à court terme. Nous avons toutefois la conviction que la construction d'un tel ouvrage aurait à long terme des conséquences très néfastes, peut-être même extrêmement néfastes, pour la province.

[Text]

[Translation]

• 1045

I just want to mention a couple of the more salient points that we have raised in our group. I have outlined these on the hand-out. The first is the constitutional aspect of this debate. There was a clearly stated agreement between Prince Edward Island and the federal government, or the dominion government, at the time of the province's entry into Confederation in 1873 that the federal government would agree to defray all costs associated with the operation of the province's link with the mainland. It is our contention that the handing over of the ownership and operation of this link to a private corporation and the subsequent paying of tolls by islanders to that corporation is an abrogation of the terms of P.E.I.'s entry into Confederation.

The terms of agreement read, and they're quite specific:

The Dominion Government shall assume and defray all charges for the following services, viz: efficient steam service for the conveyance of mails and passengers, to be established and maintained between the Island and the mainland of the Dominion, winter and summer, thus placing the Island in continuous communication with the intercolonial railway and the railway system of the dominion.

This is a point of view that has been argued before. However, I think the anticipated construction of a fixed link has raised this question to a new level of awareness, and I think it is an important part of the current debate.

The second point I'd like to raise has to do with what we might call the big question, and that has to do with financing the projected costs of the bridge.

The Minister of Public Works, the Hon. Elmer MacKay, recently stated in the Commons:

The underlying principle is that the cost to Canadian taxpayers [for the construction and operation of a bridge] should not exceed the operating and capital costs of the Borden and Cape Tormentine ferry service over the next 35 years. The subsidy would be approximately \$42 million annually, based on 1992 constant dollars.

The minister continues to insist that the bridge will not entail additional cost to the Canadian taxpayer. Now here's where the big question comes in. Marine Atlantic, which actually operates the service, has claimed that they could operate the ferry service over the next 35 years for much less than the \$42 million annual subsidy being offered to the bridge builder. In their brief to the environmental panel, Marine Atlantic stated:

Our plans and projections show quite clearly that government subsidies will be in the range of \$25.2 million to \$28.1 million per year, maximum, over the next 35-year period, depending on whether new vessels are built in Canada or offshore. Those figures include not only the operating subsidy, but also the level of support Ottawa would give us for capital projects such as new ships. . .

Je veux aborder avec vous quelques-uns des principaux éléments du débat dont il a été question dans notre groupe. J'en ai fait état dans le texte que j'ai fait distribuer. Le premier a trait à l'aspect constitutionnel. L'entente conclue entre l'Île-du-Prince-Édouard et le gouvernement fédéral, ou le gouvernement du Dominion, au moment de l'admission de la province dans la Confédération en 1873, stipule clairement que le gouvernement fédéral accepte d'assumer toutes les dépenses liées au service destiné à relier la province au continent. Nous soutenons que le fait de remettre la propriété de l'ouvrage qui assurera ce lien à une entreprise privée qui sera chargée de l'exploiter et qui pourra exiger des droits de péage des insulaires, constitue une violation des conditions auxquelles la province a été admise dans la Confédération.

Le texte de l'entente est très clair. Le voici:

Le gouvernement du Canada se chargera des dépenses occasionnées par les services suivants: un service convenable de bateaux à vapeur, transportant les malles et passagers, qui sera établi et maintenu entre l'île et les côtes du Canada, l'été et l'hiver, assurant ainsi une communication continue entre l'île et le chemin de fer intercolonial, ainsi qu'avec le réseau des chemins de fer du Canada.

Certes, cet argument a déjà été soulevé, mais je pense que la construction prévue d'un ouvrage de franchissement lui donne encore plus d'importance aux yeux de la population, et il s'agit à mon avis d'un élément essentiel du débat actuel.

Deuxièmement, je vais maintenant aborder ce que l'on peut appeler LA grande question, à savoir le financement du coût prévu du pont.

Le ministre des Travaux publics, l'honorable Elmer MacKay, a dit récemment à la Chambre des communes:

L'approche repose sur le principe que le coût du projet, pour les contribuables canadiens, ne doit pas excéder les coûts de fonctionnement et d'immobilisation du service de traversier Borden et Cape Tormentine au cours des trente cinq prochaines années. Le montant de la subvention serait d'environ 42 millions de dollars par an, en dollars constants de 1992.

Le ministre poursuit en insistant toujours sur le fait que le pont n'entraînera pas de coût supplémentaire pour le contribuable canadien. C'est ici que l'affaire se corse. Marine Atlantic, qui exploite le service de traversier, prétend qu'elle pourrait assurer ce service au cours des 35 prochaines années pour beaucoup moins que les 42 millions de dollars de subvention annuelle que l'on offre à l'entrepreneur qui construirait le pont. Dans le mémoire qu'elle a présenté à la commission d'examen environnementale, Marine Atlantic dit ceci:

Nos plans et projections montrent très clairement que les subventions du gouvernement seront de l'ordre de 25,2 millions à 28,1 millions de dollars par an, tout au plus, pour les 35 années à venir, selon que les nouveaux navires seront construits au Canada ou à l'étranger. Nous avons inclus dans ces chiffres, non seulement les subventions au titre des frais d'exploitation, mais également l'aide financière qu'Ottawa nous accorderait pour des projets d'immobilisation comme l'achat de nouveaux navires. . .

[Texte]

Obviously you have a vast discrepancy here between what Public Works and Department of Transport are saying and what Marine Atlantic is saying. Our contention all along has been that the building of a bridge, even if there are no cost overruns, will entail potentially a significant increase in cost to the Canadian taxpayer. It's also our fear as islanders that we face the very real and frightening prospect of increased tolls, and that despite the fact that we have a constitutional guarantee of free, continuous passage to the mainland.

One of the problems in this debate—and it has been a very frustrating debate—is that although Marine Atlantic made this clear submission to the EARP panel and have never changed their tune on it, it has been impossible for Marine Atlantic to play an active role. It's my clear experience that officials at Marine Atlantic have been effectively muzzled in this debate.

• 1050

There's a tremendous amount of fear and trepidation around Marine Atlantic about saying anything, which is an odd thing, considering how fundamental to the whole debate this question is. I think in this regard, it's also a strange thing that in 1989 Alan Scales, who was a well-known proponent of the fixed link, a Charlottetown lawyer, was appointed chairman of the board of Marine Atlantic. So you have a group here that should have been able to play an important part in bringing clarification to this debate that couldn't really speak out.

I have no way of knowing whether Marine Atlantic's anticipated projections are realistic or not. Unfortunately, no one else does either. I find it an odd thing, for instance, that the Province of Prince Edward Island, the premier of the province, the former premier, Premier Ghiz, at no point made it his business to investigate the claims of Marine Atlantic. I believe the former premier will be coming before this group. I think, respectfully, it might be an interesting thing to ask him whether at any point he made it his business to determine whether Marine Atlantic's figures were correct or not. If they are correct, then a fairly significant misrepresentation is being perpetrated on islanders and on the Canadian taxpayer.

The third point is that one of the most serious and chronically disabling aspects of the maritime economy for the last 100 years has been the out-flow of dollars from the region. Our opinion is that the construction of the fixed link would simply exacerbate this problem. The maritime economy would lose approximately \$24 million annually in wages and \$13 million in goods and services presently contributed by the ferry service. In contrast, most of the bridge subsidy and the toll revenues would go outside the region to the consortium's investors.

There will be people here representing the ferry workers, but I think it's significant to recognize that the loss of approximately 600 jobs on Prince Edward Island in one fell swoop represents a loss the equivalent of which would be the loss of 60,000 to 70,000 jobs in one fell swoop in the province of Ontario. That's the kind of initial cost that we will pay for building this fixed link.

[Traduction]

De toute évidence, il existe une contradiction importante entre ce que disent, d'une part, le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports et ce que dit, d'autre part, Marine Atlantic. Nous soutenons depuis le tout début que la construction d'un pont, même s'il n'y a pas de dépassement de coût, pourrait faire augmenter considérablement le coût pour le contribuable canadien. Nous, les habitants de l'île, sommes également inquiets par la perspective alarmante et très réelle d'avoir à payer des droits de péage accrus, et ce, en dépit du fait que la Constitution nous garantit l'accès gratuit et continu au continent.

Un des problèmes dans tout ce débat—et le débat été très frustrant—c'est Marine Atlantic a expliqué la situation très clairement dans le mémoire qu'elle a soumis à la Commission du PEÉE et elle a toujours maintenu sa position à cet égard, mais il lui a été impossible de jouer un rôle actif. Je suis persuadé que les représentants de Marine Atlantic ont été effectivement bâillonnés dans ce débat.

Chez Marine Atlantic, on hésite beaucoup à dire quoi que ce soit, ce qui est assez curieux, étant donné l'importance de cette question. Il est également curieux, à cet égard, que ce soit Alan Scales, partisan bien connu de la construction d'un ouvrage de franchissement et avocat de Charlottetown, qui a été nommé président du conseil d'administration de Marine Atlantic en 1989. Ce groupe, qui aurait dû pouvoir jouer un rôle important dans ce débat afin de faire la lumière sur les enjeux, se trouve donc, à toutes fins utiles, privé de voix.

Je n'ai aucun moyen de savoir dans quelle mesure les projections de Marine Atlantic sont réalistes. Malheureusement, personne d'autre n'est en mesure de le savoir. Je trouve curieux, par exemple, que la province de l'Île-du-Prince-Édouard, c'est-à-dire l'ancien Premier ministre de la province, M. Ghiz, n'a jamais cherché à vérifier les affirmations de Marine Atlantic. Je crois que l'ancien Premier ministre comparaitra devant vous. Je vous dis respectueusement qu'il pourrait être intéressant de lui demander si, à un moment quelconque, il a cherché à vérifier l'exactitude des chiffres avancés par Marine Atlantic. Si ces chiffres sont exacts, il faut alors conclure que les habitants de l'île et les contribuables canadiens sont victimes d'une duperie monumentale.

Troisièmement, un des problèmes les plus sérieux qui cause la dégradation constante de l'économie maritime depuis cent ans, c'est l'exode de capitaux de la région. Nous sommes d'avis que la construction d'un ouvrage de franchissement ne ferait qu'exacerber le problème. L'économie maritime perdrait quelque 24 millions de dollars par an en salaires et 13 millions de dollars de biens et de services que lui procure actuellement le Service de traversiers. Par contraste, la plus grande part des subventions accordées pour les ponts et des recettes—de la perception des droits d'exploitation serait perdue pour la région puisqu'elle irait aux bailleurs de fonds du consortium.

Les travailleurs des services de traversiers seront représentés à vos audiences, mais je crois qu'il importe de reconnaître que quelque 600 emplois seront perdus d'un seul coup pour l'Île-du-Prince-Édouard et que c'est là l'équivalent de 60 000 ou de 70 000 emplois qui seraient perdus d'un seul coup en Ontario. C'est un exemple de ce qu'il nous en coûtera au départ si cet ouvrage de franchissement est construit.

[Text]

You might very well say it's a justifiable risk, it's a justifiable cost. You might be able to say that if you could demonstrate with any kind of clarity that there are going to be economic benefits associated with this link. I think this is an extremely important point: that no major study has been done, and Public Works has spent at least \$12 million, probably \$15 million, in studies. There has been no major study done that has demonstrated or come out clearly saying that this is going to be an obvious economic advantage to the province.

In fact two studies within the last couple of years, one by the Atlantic Provinces Economic Council, and the second by Gardner Pinfold, in fact were cautioning about exaggerated hopes and expectations that people have. Now both of these studies, interestingly enough, were buried by Public Works. They came to light only as a result of access to information. I resent that. I mean, those studies were conducted with my money as a taxpayer. It hasn't been a level playing field.

• 1055

I also wonder whether you noticed that when the question was addressed to the two former witnesses, they also could not refer to any kind of clear study. References to improved transportation infrastructure may be interesting, but when the situation has actually been looked at clearly, the result does not come up positively in terms of the future island economy.

Two of our major industries, tourism and fisheries, are put at great risk by putting a megaproject right across one of the best fishing grounds on the eastern seaboard. The whole tourist industry in P.E.I. is based on a certain charm, a kind of ineffable mystique that Prince Edward Island has. I would simply ask if in your minds, from what you know about Prince Edward Island, a billion-dollar concrete bridge across the strait matches your sense of Prince Edward Island. Is that appropriate development?

There's a kind of mystifying reference here to the CN Tower. CN Tower might be appropriate in Toronto, but an equivalent isn't necessarily appropriate on Prince Edward Island. It is a classic example of inappropriate development. It is a classic example of what we might call technological imperative: if it can be done, it should be done.

In our schools every day we are telling our children that we have to be more gentle with the environment. We tell our children that we have to learn to be more considerate of Mother Earth. As a parent and as a citizen living in the latter part of the 20th century, I cannot reconcile that with a project of this magnitude that has been rejected by a full-scale environmental panel.

It can be very frustrating. The environmental problems of the earth are so great and there is a kind of fatalism. Everyone can wonder about what they can do and how they can address it, but there come certain decisive points in the life of each one of us when we get the opportunity to say yes or no. I think, with respect, this is one of those moments.

[Translation]

Vous seriez peut-être tenté de dire qu'il s'agit d'un risque, d'une dépense justifiable. Vous pourriez effectivement le dire si vous pouviez démontrer clairement les avantages économiques que procurera cet ouvrage. Il s'agit là d'un point extrêmement important, à savoir qu'aucune étude d'envergure n'a été faite et que le ministère des Travaux publics a dépensé au moins 12 millions de dollars—le montant se rapproche sans doute des 15 millions de dollars—pour faire faire des études. Aucune étude d'envergure n'a été effectuée qui ait démontré clairement que ce projet procurera des avantages économiques incontestables pour la province.

En fait, deux études réalisées ces dernières années, l'une par le Conseil économique des provinces de l'Atlantique et l'autre par Gardner Pinfold, mettent les gens en garde contre la tentation de nourrir des espoirs et des attentes exagérés. Chose assez intéressante, ces deux études ont été bien cachées par le ministère des Travaux publics. Ce n'est que par suite d'une demande d'accès à l'information qu'elles ont pu être rendues publiques. Je trouve cela inadmissible. Après tout, ce sont mes impôts qui ont servi à financer ces études. Les règles du jeu n'ont pas été équitables.

Je me demande, par ailleurs, si vous avez remarqué que, lorsqu'on a posé la question aux deux témoins précédents, ils n'ont pas pu citer d'étude qui ait permis de tirer des conclusions nettes à cet égard. Il peut être intéressant de parler de l'amélioration de l'infrastructure routière, mais quand on regarde les choses bien en face, les résultats ne sont pas positifs pour l'avenir économique de l'île.

Deux de nos principales industries, le tourisme et la pêche, seront soumises à des pressions encore plus fortes par suite de son mégaprojet qui traversera une des meilleures zones de pêche de la côte est. L'industrie touristique de l'Île-du-Prince-Édouard se fonde sur son charme particulier, sur ce que je ne sais quoi qui fait le cachet de l'île. Vous vous demanderez donc si, d'après vous, d'après ce que vous savez de l'Île-du-Prince-Édouard, la présence d'un pont en béton de un milliard de dollars qui enjamberait le détroit, cela correspond à l'image que vous vous faites de l'île. Ce genre de développement est-il acceptable?

On essaie de faire un rapprochement entre l'ouvrage proposé et la Tour CN. Eh bien, la Tour CN a peut-être sa place à Toronto, mais son équivalent n'a pas nécessairement sa place dans l'Île-du-Prince-Édouard. J'y vois, pour ma part, un exemple classique de développement mal adapté à la région. J'y vois une manifestation classique de ce que nous pourrions appeler l'impératif technologique: si nous pouvons le faire, nous devrions le faire.

Dans nos écoles, nous disons chaque jour à nos enfants qu'il faut protéger davantage l'environnement. Nous leur disons qu'il faut apprendre à mieux apprécier ce que nous offre notre planète terre. En tant que parent et en tant que citoyen, vivant en cette dernière décennie du vingtième siècle, je n'arrive pas à concilier ces enseignements avec un projet de cette envergure qui a été rejeté par une commission environnementale dûment constituée.

Certes, les problèmes environnementaux peuvent paraître insurmontables, et l'on pourrait être tenté de donner dans le fatalisme. Nous nous demandons tous ce que nous pouvons faire pour mettre fin à la dégradation de notre planète, mais il y a toujours des moments décisifs pour chacun d'entre nous, où nous avons la possibilité de dire oui ou non. Moi, je vous dis bien respectueusement que le moment présent est, à mon avis, un de ces moments décisifs.

[Texte]

Thank you.

Ms Carol Livingstone (Islanders for a Free Ferry Service): One of the things I would like to point out—and it was brought out by a predecessor—is that a lot of people portray the opponents to the fixed link as being people who are retired, people who are not business-minded, people who moved here from other provinces, people who are not interested in jobs, and so on. I would really like to refute that, because it just is not so.

I am an example of that myself. I am here as a member of the former EARP panel, as a fisherman's wife, and as the operator of a successful tourism business, which has not declined in the last couple of years. Many of the ones that are staying unique to P.E.I. have not declined into the disastrous conditions people would have you believe.

I am also a member of the Chamber of Commerce, the vice-president of the western one, and a director of APEC, so I do stay aware of what is going on with the Atlantic economy. For the past 20 years I have been an instructor with Holland College, and a major part of my job has been to help people find employment. There's a whole lot of Canada employment-related programs for islanders.

• 1100

I and a lot of other people such as myself resent this old-fogey attitude being piled on us. They're saying we're not looking to the future and so on, and we are. We don't like the future that's being painted, where they're saying get rid of all of these jobs. They have nothing concrete to say as to what is going to take the place of them. We have to look at this pretty seriously.

I'm also a director of the West Prince Tourist Association. One of you gentlemen asked a really important question: do the people we are representing know what we're saying and do they all approve of what we're saying? I asked that very question at our last meeting of the tourist association. I asked Jim Larkin, who was there, whether it was ever voted on that TIAPEI would support the fixed link. They assured me, yes, twice. I said that I don't miss the meetings and I really didn't understand this. Once was within the executive, and I could understand that I wasn't there for this, because I'm not on the executive.

There was a recent meeting in West Prince on tourism and community economic development. I spoke to seven operators, and not one of them had ever had any notice that this particular issue was up for vote. None of the ones I spoke to had actually been there for the vote, and I had not either. I can't say it didn't take place, but it sure didn't get much publicity if it did.

There are a lot of operators on the island who are not in favour of the fixed link, and they make their business in tourism. I want to just speak on that a little bit more.

[Traduction]

Je vous remercie.

Mme Carol Livingstone (Islander for a Free Ferry Service): Je veux aborder avec vous cette notion très répandue—vous avez été à même de le constater dans les propos d'un des témoins qui vous a précédé—selon laquelle les opposants à l'ouvrage de franchissement sont des gens à la retraite, qui n'ont pas le sens des affaires, qui sont venus ici d'autres provinces, qui ne s'intéressent pas au marché du travail, et j'en passe. Je m'inscris en faux contre cette notion, parce qu'elle est complètement fausse.

Permettez-moi de vous décrire mon profil d'opposante. Je suis ici en tant que membre de l'ancienne commission du PEEE en tant qu'épouse de pêcheur et en tant que propriétaire d'une entreprise touristique qui, loin de s'être détériorée ces dernières années, connaît un certain succès. La plupart des entreprises touristiques qui respectent le caractère unique de l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas sombré dans les conditions désastreuses que vous peignent certains pessimistes.

Je suis également membre de la chambre de commerce, vice-présidente de la Chambre de commerce de la partie occidentale de l'île et administratrice du CEPA, de sorte que je suis parfaitement au courant de la situation économique de la région atlantique. J'enseigne depuis 20 ans au Collège Holland, où je passe beaucoup de mon temps à aider les gens à se trouver un emploi. Il existe une foule de programmes d'emplois du gouvernement fédéral pour les habitants de l'île.

Comme bien d'autres personnes qui s'opposent au projet, je n'apprécie pas du tout que l'on nous accuse d'être vieux-jeu, de ne pas penser à l'avenir et ainsi de suite. Nous y pensons, à l'avenir, et nous n'aimons pas cet avenir qu'on nous offre, où tous ces emplois seraient perdus. Les partisans du projet n'ont rien de concret à dire pour ce qui est de la façon dont ces emplois pourraient être remplacés. Il faut examiner la situation très sérieusement.

Je siège également au conseil d'administration de la West Prince Tourist Association. Un de vous a posé une question très importante: les gens que nous représentons sont-ils au courant des opinions que nous exprimons et les approuvent-ils tous? J'ai justement posé cette question à la dernière réunion de notre association touristique. J'ai demandé à Jim Larkin, qui était là, si l'appui donné par l'Association de l'industrie touristique de l'Île-du-Prince-Édouard à l'ouvrage de franchissement avait jamais fait l'objet d'un vote. Il m'a dit que oui, que la question avait été mise aux voix à deux reprises. J'ai répondu que j'avais l'habitude d'être présente à toutes les réunions et que je comprenais vraiment pas comment cela aurait pu se produire. Il y a eu un premier vote au comité exécutif, et je peux comprendre que je n'y ai pas participé, parce que je ne fais pas partie de ce comité-là.

Une récente réunion sur le tourisme et le développement économique local qui a eu lieu à West Prince, j'ai posé la question à 7 exploitants d'entreprises touristiques, et aucun d'eux n'avait jamais reçu d'avis comme quoi cette question allait être mise aux voix. Aucun de ceux à qui j'ai parlé n'était là pour le vote, et moi non plus. Je ne peux pas dire que le vote n'a pas eu lieu, mais, s'il a eu lieu, il n'a pas fait l'objet de beaucoup de publicité.

Beaucoup des exploitants d'entreprises touristiques de l'Île sont contre l'ouvrage de franchissement, et, pourtant, le tourisme est leur gagne-pain. J'ai encore quelques mots à vous dire à ce sujet.

[Text]

It was a really good point that not all chambers of commerce support this, not all departments of tourism, and not all unions—certainly the fishermen's association. My husband is a fisherman in the Northumberland Strait, and he and the other fishermen are extremely concerned. They are not comfortable with that whole idea, and I wouldn't want anybody in any group to tell you this. In February I attended their annual meeting in Charlottetown, and there is grave concern. People talked during the hearings about the total blockage of the strait. There can be a lot of damage without the strait being totally blocked, whether it is only for one or two days in a hundred years or whatever. A large blockage cools the water temperature and that lowers the degree days that lobsters take to moult.

The western part of Prince Edward Island, where I'm from, is one of the only parts in the world where the lobsters moult twice in one season. If the degree-days get changed even marginally, they will still moult once, but they won't moult twice, so the growth rate, the poundage, the yield, will be cut down considerably.

If ice is blocked at the bridge, people particularly west of that may experience a decrease in the temperature, which may affect the micro-climate and possibly also the lobsters. The current goes down through the strait from west to east. If there is a problem with the silt in the water from moving all of the spoil and so on, that can be gravely damaging to the lobster larvae, because they have to float on top of the water for a period of time.

I've spoken to Mr. Giannelia and I've read the reports and so on, and the compensation is being spoken of in the region where the link is going to be built only during the duration of construction and only to people who can prove damage.

I've just illustrated to you people that up the strait can be damaged because of the coolness and down the strait because of the lobster larvae, not just during the five years. Those lobster larvae that get destroyed in year one are not going to be growing up to be marketable lobsters in years six, seven, or eight, and thus all the way down the line. If compensation stops in year five, what about the class of lobsters that should have been coming up in years eight, nine and ten, if you understand what I'm saying?

I am sure PWC would agree with this, or even if it doesn't other scientists certainly would agree there haven't been good base-line studies. We don't know what's in the strait, so we can't compare the way it is today with the way it's going to be in five or ten years and say this is the difference between A and B and therefore we will compensate you for what has happened. We don't know.

[Translation]

Il était tout à fait juste de dire que ce ne sont pas toutes les chambres de commerce, ni tous les services de tourisme, ni tous les syndicats—certainement pas l'Association des pêcheurs—qui approuvent ce projet. Mon mari est pêcheur dans le Détroit de Northumberland; lui et les autres pêcheurs sont très inquiets. Ils sont très mal à l'aise face à ce projet, et je ne voudrais pas que quiconque de quelqu'autre groupe vous le dise. J'ai assisté à leur réunion annuelle à Charlottetown, en février, et le niveau d'inquiétude est très élevé. Il a été question, pendant les audiences, du fait que le détroit pourrait être complètement obstrué. Mais des dégâts importants pourraient être causés même si le détroit n'est pas complètement obstrué, que ce soit seulement pour un ou deux jours en l'espace de cent ans. Il suffit qu'une bonne part des eaux soient obstruées pour que la température baisse et que la mue du homard doive se faire sur un nombre plus grand d'unités de degré-jour.

La partie occidentale de l'Île-du-Prince-Édouard, d'où je suis originaire, est une des seules régions dans le monde où la mue du homard se produit deux fois par saison. Même si le nombre d'unités de degré-jour n'est réduit que de très peu, la mue se produira une fois, mais pas deux, de sorte que le taux de croissance, le poids, le rendement, seront tous réduits considérablement.

S'il y a un amoncellement de glace au pont, la température des eaux à l'ouest pourrait baisser, ce qui pourrait se répercuter sur le microclimat et peut-être aussi sur le homard. Dans le détroit, le courant descend en aval d'ouest en est. Si les boues s'accumulent ou salissent l'eau par suite des travaux de construction, les conséquences pourraient être très graves pour les larves de homard, qui doivent flotter à la surface de l'eau pendant un certain temps.

D'après ce que m'a dit M. Giannelia et d'après ce que j'ai lu dans les rapports et dans d'autres documents, il semble qu'il soit question d'indemniser les habitants de la région où l'ouvrage de franchissement sera construit, mais uniquement pour la durée des travaux de construction et uniquement si les personnes touchées peuvent prouver qu'ils ont subi des dommages.

Je viens de vous montrer que les gens en amont pourraient subir des dommages à cause de la baisse de la température et que ceux qui se trouvent en aval pourraient en subir à propos des larves de homard, et pas seulement pour cinq ans. Les larves de homard qui seront détruites la première année ne produiront pas des homards qui pourraient être mis en marché la sixième, la septième ou la huitième année et après. Si les indemnités ne sont versées que pour une période de cinq ans, que fera-t-on à propos des homards qui n'arriveront pas à maturité la huitième, la neuvième ou la dixième année, et pour cause! Vous me suivez?

Je suis sûr que le ministère des Travaux publics serait d'accord pour dire—et, s'il ne l'est pas, d'autres scientifiques seraient d'accord pour le dire—qu'il n'y a pas eu de bonnes études de fond. Nous ne savons pas ce qui se trouve dans le détroit à l'heure actuelle, de sorte que nous ne pourrions pas dire, dans cinq ou dix ans: il s'est produit tel ou tel changement et nous vous indemniserons pour ce qui s'est produit. Nous ne le savons pas.

[Texte]

[Traduction]

• 1105

Therefore, perhaps the \$10 million that SCI is offering as compensation will be plenty, because if you can't prove there was a problem then you don't have to compensate anybody for anything. What will happen if the people, for instance, in the Borden-Murray Corner area who are getting compensation for not fishing go to Victoria or to Summerside or to Cape Egmont, and there will be a domino-type effect? Do those people get compensation?

I'm not here to argue for a compensation package, because as the fishermen themselves say, they don't want compensation, they want to fish. They want their livelihood protected. And it's a \$100 million industry. That's pretty significant in Prince Edward Island. Agriculture is the main industry, fisheries and tourism second and third.

The proponents say they want to extend the tourist season, but there are not very many tourists who ever have to wait to get on the ferries in September or March. You're not getting into line-ups then. What is there about having a bridge that is going to bring these people here for this longer period of time? Yes, we're developing winter tourism, but the tourists are not having any difficulty except in the middle of summer, and not all of the time then either. That's the erroneous thing: that truck drivers have to wait all the time, that tourists have to wait all the time. It just isn't so. That's really important for people who don't travel to the island very often to realize.

When that infamous plebiscite was held, I was one of the ones who voted yes, and my yes was because I was naive enough to believe that what they said beforehand was what they meant. They said they would have further study. It was one in many steps, and there would be many places along the way where no could be said if it had to be.

I was also one who believed that maybe a tunnel was a possibility. You know, the word "fast-track" wasn't even part of the island vocabulary until the day after the fixed link plebiscite. By golly, it was in the vocabulary the day after: it's going to be a bridge, and we're going to fast-track it.

I contend that we were very much deceived, and I'm not the only one. Many people you speak to will say I voted yes, but this is what I voted for, and we certainly didn't get it.

We look at that promise and we look at the promise of a couple of the federal ministers who went to talk to the fishermen. They said that if you people do not say yes, we won't do it. That promise has been broken.

You ministers don't want to be making promises, I'm sure, and then turning around and breaking them, because the next time you make one how's anyone going to believe you?

We find ourselves in that position. We've been promised this plebiscite would be further studied and it wasn't, and we've been promised that if the fishermen did not have their environmental concerns met it wouldn't happen. And those things are going ahead.

Par conséquent, les crédits de 10 millions de dollars offerts par le SCI seront peut-être amplement suffisants, puisqu'on ne saurait octroyer des indemnités si on ne peut prouver l'existence d'un problème. Que se passerait-il, par exemple, si des gens de la région de Borden-Murray Corner, qui reçoivent une indemnité en échange de leur droit de pêcher, se rendaient à Vitoria, à Summerside ou à Cape Egmont, et mettaient ainsi en branle une réaction en chaîne? Ces gens-là seront-ils indemnisés?

Je ne suis pas ici pour discuter d'indemnisation, parce que les pêcheurs eux-mêmes se disent contre, préférant aller pêcher. Ils veulent que leur gagne-pain soit protégé. Ce secteur, qui rapport 100 millions de dollars, est très important pour l'Île-du-Prince-Édouard. L'agriculture est la principale industrie de l'île, les pêches et le tourisme viennent respectivement au second et au troisième rang.

Les partisans du projet déclarent qu'ils veulent prolonger la saison touristique; pourtant, fort peu de touristes doivent attendre pour prendre le traversier en septembre ou en mars. Il n'y a pas de file d'attente durant ces mois-là. Pourquoi un pont permettra-t-il d'attirer les touristes pendant des périodes plus longues? Oui, on permettra une expansion du tourisme d'hiver, mais les touristes n'ont pas de problème, sauf au milieu de l'été, et même encore, pas toujours. C'est là que se situe le mensonge, lorsqu'on dit que les camionneurs doivent toujours attendre, de même que les touristes. Ce n'est pas vrai. Il est vraiment important que les gens qui ne viennent pas souvent sur l'île s'en rendent compte.

Lors de l'infâme plébiscite, j'étais de ceux qui ont voté oui, parce que j'étais assez naïf pour croire à ce qu'on nous avait dit. On avait dit que d'autres études seraient réalisées, qu'il s'agissait d'une des nombreuses étapes et qu'il y aurait suffisamment d'occasions de refuser le projet, si besoin en était.

J'étais aussi de ceux qui croyaient à la possibilité de creuser un tunnel. En fait, le verbe «accélérer» n'a commencé à faire partie du vocabulaire des gens de l'île que le lendemain du plébiscite sur l'ouvrage de franchissement. Mais ce jour là, on peut dire qu'on l'aura entendu: «Il s'agira d'un pont et la construction en sera accélérée».

Je prétends que nous avons été bernés, et je ne suis pas le seul. Bon nombre de gens vous diront qu'ils ont voté en faveur du projet, mais que ce pourquoi ils ont voté n'a rien à voir avec ce qui est maintenant fait.

On nous avait fait des promesses, comme en on fait un ou deux ministres fédéraux qui sont venus discuter avec les pêcheurs. Ces derniers avaient déclaré que si les gens ne voulaient pas du projet, il ne serait pas réalisé. Cette promesse n'a pas été respectée.

Pourquoi les ministres font-ils des promesses, si c'est pour ne pas les tenir? La prochaine fois qu'ils en feront, comment pourrions-nous les croire?

Or, c'est là que nous en sommes. On nous avait promis que d'autres études seraient faites à la suite du plébiscite, mais cela n'a pas été le cas. On nous avait également promis que si les préoccupations environnementales des pêcheurs n'étaient pas prises en compte, le projet ne serait pas réalisé. Pourtant, il le sera.

[Text]

Another reason I said yes at the time is that I have sons who work off-island, and I thought it would be great if they could come back and be able to work here. My youngest son was supposed to have arrived home about midnight last night from Yemen, and it would be great to be able to have him on P.E.I. and not in Yemen. But I'm not going to be greedy and say that for five years' work he should come back here if that's going to endanger other things and if it's going to put ferry workers out.

Just a bit of old-fashioned math, not new math: when we started studying the fixed link the figure being bandied about on the person-years of employment was 7,000 to 10,000 years, and then it became 5,000 to 7,000 person-years of employment. Now they're talking 3,500 person-years of employment. If you divide that over the projected five years, you get about 700 person-years of employment per year. Prince Edward Island will not likely get 50% of those jobs, but even if they did, that works out to about 350 person-years of employment for five years, and when the bridge is built, 60 to 80 jobs. For that we're going to give up some 600 ongoing jobs, money staying in the economy? And they tell us they're doing this to help our economy.

• 1110

There will be spin-offs during the construction, but even the people who were here before can't tell you what there's going to be afterwards. There'll be some fall-out. That's too bad. But it's too bad, and it isn't necessary.

One of them said that we have no choice, and that's ridiculous, because we do have a choice. We don't need to have this bridge. We do need to have improved transportation, and that can be done with ferries. It can be done with vastly improved ferries, and the technology is in British Columbia and in Europe. If the political will was there we could find out about that and we could put it into action here.

The new ferry that was built is much more fuel-efficient than the earlier one. If you want to ask tourists about what makes them unhappy when they do have to wait I'll tell you that one of the things is seeing the big Abby sitting there while they're lined up to get into the little ones. Get that big ferry going more of the time perhaps and that would take away a certain amount of dissatisfaction. We don't have to feel that we're boxed in and that we absolutely have to do this or the earth will fall in. It won't.

When we were at the hearings one of the representatives of a farm organization got up—I don't know whether it was the Department of Agriculture or which one it was—and he said, as the people say today, that we've studied this enough, we should get on with the job, enough of this. He said we've stalled long enough—25 years—and if we'd just built the causeway, think where we'd be now.

I want you to think about that one for a little while, because if we had built a causeway across that strait 25 years ago, just think where we'd be right now in terms of environmental consequences. Yet 25 years ago it seemed like a good idea and it seemed environmentally sound. But we know different today.

[Translation]

Si j'ai voté oui au plébiscite, c'est aussi que mes fils travaillent à l'extérieur de l'île et que je pensais que ce serait bien s'ils pouvaient revenir chez nous pour y travailler. Le plus jeune de mes fils était censé revenir du Yémen vers minuit hier soir et je pensais qu'il vaudrait mieux pour lui qu'il soit à l'Île-du-Prince-Édouard plutôt qu'au Yémen. Cependant, je ne suis pas suffisamment égoïste pour croire qu'il devrait revenir dans l'île pour y travailler cinq ans, si cela devait mettre d'autres choses en péril et si cela condamnerait au chômage les travailleurs des traversiers.

Parlons mathématiques, les anciennes, pas les nouvelles. Lorsqu'on a commencé à étudier ce projet, on parlait de 7 000 à 10 000 années-personnes de travail. Puis, ces chiffres sont devenus de 5 000 à 7 000 années-personnes. On parle maintenant de 3 500 années-personnes de travail. Réparties sur les cinq années du projet, on obtient 700 années-personnes de travail par année. L'Île-du-Prince-Édouard n'en obtiendra probablement pas la moitié, et même si c'était le cas, cela reviendrait à 350 années-personnes pendant les cinq ans de construction, donc 60 à 80 emplois par la suite. Il faudrait pour cela renoncer à quelque 600 emplois permanents, à de l'argent qui recirculerait dans l'économie, alors? Et on vient nous dire que cela pourrait aider notre économie!

Bien sûr, la construction entraînera des avantages indirects, mais même les gens qui nous ont précédé n'ont pu vous dire ce qui s'ensuivra. Il y aura des répercussions. Tant pis. Et pourtant, ce n'est pas nécessaire.

L'un d'entre eux a déclaré que nous n'avions pas le choix, ce qui est tout à fait ridicule. Nous n'avons pas besoin de ce pont. Bien sûr, nous avons besoin d'un meilleur système de transport, mais on peut y arriver avec les traversiers. Il suffit d'apporter de grandes améliorations aux traversiers, et la technologie nécessaire existe en Colombie-Britannique et en Europe. Si la volonté politique suffisante existait, on pourrait trouver cette technologie et l'appliquer chez nous.

Le rendement énergétique du nouveau traversier qui a été mis en service est bien supérieur à celui du traversier précédent. Si vous demandez aux toursites ce qui les choque lorsqu'ils doivent attendre, ils vous diront entre autres choses qu'il est énervant de faire la file pour prendre les petits traversiers alors que le gros Abby est là à ne rien faire. Peut-être faudrait-il tirer parti ce dernier avantage, ce qui réduirait le degré d'insatisfaction. Nous n'avons pas à nous sentir coincés, à croire que nous devons absolument réaliser ce projet, sinon la terre cessera de tourner. Il n'en n'est rien.

Lors d'une des audiences, un représentant d'une organisation agricole a pris la parole—je ne sais pas s'il s'agissait du ministère de l'Agriculture ou d'un autre organisme—pour dire, comme des gens l'ont dit ici aujourd'hui, qu'on avait suffisamment étudié la question et qu'il était temps de passer à l'action. Il a dit que les choses avaient suffisamment trainé—pendant 25 ans—et que si nous avions construit le pont-jetée, Dieu sait quels progrès on aurait déjà réalisés.

Réfléchissez-y un instant, parce que si nous avions construit ce pont sur le Déroit il y a 25 ans, Dieu sait où on en serait maintenant au niveau des conséquences environnementales. Et pourtant, il y a 25 ans, l'idée semblait bonne et sans danger pour l'environnement. Nous savons aujourd'hui que ce n'est pas le cas.

[Texte]

We look at bridges and things that are being built in other places. The people who do want this bridge want it to last 100 years. I don't want it at all, but that's beside the point. Just a week or two ago, they were talking about the Lions Gate Bridge. It was built to last only 50 years, and it's already not big enough to handle the traffic and they're having serious structural problems. And it's not in a condition with the ice that we're going to have to contend with.

You can look at other bridges. You can even look at the one that fell apart in New Brunswick just last week or the week before, and the lives that were lost.

When I asked Jim Feltham during the hearings what we are going to do and what our alternate way off will be if that happens in the winter, when the Northumberland Ferry is not running, he told me not to worry, there'll never be a stoppage of more than 72 hours. I said how do you know? Jim, you almost patted me on the head and said don't worry, I just know. That's not very reassuring: Jim just knows.

I asked Joe Ghiz at a meeting of the Chamber of Commerce what will happen. Joe didn't say what would happen. He said that's not our responsibility; that's the responsibility of the Department of Transport. But that wasn't what I asked him.

So I asked Paul Giannelia, and did get a sensible answer. He said that if there is a breakdown and if one of the piers gets knocked out by ice, a ship, or whatever, it will take 12 to 18 months to repair it. It will take a while to build it, and one of the real problems will be getting one of the huge cranes to put it into place, because there are very few of them in the world and they would be busy at another location. That's a long time to be out.

So I then asked Mr. Giannelia what we would do. He replied that we would have to get ferries in from other places. That's true, perhaps, but you're reasonable people and you know there aren't spare ferries, especially ice-breaking ferries, just lying around, waiting to be leased out. You know they have to be tailored to the particular dock. And one of the big savings that's being factored into this whole business of getting the fixed link is that we're going to be able to do away with the expensive up-keep of those docks. So if we've done away with the dock, where do we dock this ferry that we may have to bring in?

These are real issues. We had the coast guard appear before the panel, because someone had said we will simply get the coast guard to break the ice. The coast guard employees said that could conceivably happen, and when the ship went through the ice would close right up behind it. The ship could get upstream and become beset by ice and then become a problem for the very bridge it went out to protect.

[Traduction]

Il suffit de regarder les ponts et les ouvrages qui sont construits ailleurs. On voudrait que ce pont puisse durer un siècle. Moi je ne veux pas de pont du tout, mais cela ne compte pas. Il y a une quinzaine de jours, on parlait du pont Lions Gate qui a été construit pour ne durer que 50 ans et qui, déjà, ne suffit plus à la circulation et connaît de graves problèmes de structure. Et pourtant, ce pont n'a pas à subir les problèmes de glace qu'il y aurait chez nous.

Pensons à d'autres ponts, même à celui qui s'est écroulé au Nouveau-Brunswick il y a une dizaine de jours, causant des pertes de vie.

Au cours des audiences, j'ai demandé à Jim Feltham ce qu'il serait possible de faire, quelles seraient les solutions de rechange, si un tel cas se présentait en hiver, lorsque le traversier de Northumberland est amarré. Il m'a répondu de ne pas m'inquiéter, que le pont ne serait jamais fermé plus de 72 heures. Je lui ai demandé: «Comment pouvez-vous en être certain?» Et vous, Jim, vous m'avez répondu: «Ne t'en fais pas, je connais ça, moi.» Ce n'est pas très rassurant.

J'ai posé la même question à Joe Ghiz, au cours d'une réunion de la Chambre de commerce. Joe n'a pas dit ce qui se produirait. Il a dit que cela ne relèverait pas de lui, mais du ministère des Transports. Ainsi, il n'a pas répondu à ma question.

J'ai ensuite posé la même question à Paul Giannelia, qui m'a fourni une réponse sensée, lui. Il m'a dit que s'il y avait des dégâts, si l'un des piliers était brisé par la glace, un navire ou n'importe quoi d'autre, il faudrait de 12 à 18 mois pour effectuer les réparations. Il faut du temps pour reconstruire un pilier, l'un des problèmes étant d'obtenir l'une de ces énormes grues pour sa mise en place. On sait qu'il y a fort peu de ces grues dans le monde et qu'elles sont toujours en service à un endroit ou un autre. De 12 à 18 mois, c'est long, sans pont.

Ensuite j'ai demandé à M. Giannelia ce que nous pourrions faire. Il a répondu que nous pourrions faire venir des traversiers d'autres endroits. C'est vrai, sans doute, mais vous êtes suffisamment raisonnables pour savoir qu'il n'y a pas beaucoup de traversiers, surtout des traversiers brise-glace, qui attendent d'être loués. Vous savez que ces bâtiments doivent être faits en fonction de leur quai particulier et l'une des grandes économies que l'on fait miroiter, dans toute cette histoire de pont, c'est qu'on pourrait cesser l'entretien onéreux de ces quais. Si on se débarrasse des quais, où amènera-t-on ces traversiers que l'on devra peut-être louer?

Il ne s'agit pas d'hypothèses. Quand quelqu'un dit qu'il suffirait de demander à la garde côtière de briser la glace, nous avons demandé à celle-ci de comparaître devant le comité. Les employés de la garde côtière ont dit que cela pourrait se faire, mais qu'un fois le bateau passé, la glace se refermerait derrière lui. En outre, si le navire allait en amont, il risquerait d'être heurté par les glaces, mettant en péril le pont qu'il était venu protéger.

[Text]

A point that isn't generally brought up either is the fact that if a ship does become beset by ice, most of the accidents that occur with ships and piers do not happen on the protected ones, close to the major opening; they occur further back on either side, on the unprotected ones. And PWC's figures will support this.

When people are knocking our generic bridge they say that what they want to build is not the least bit like the one we've studied. The other day on the radio or the TV—I'm not sure which—someone was saying that it's a great thing, and it's like father, like son; the bridge we're building is like the generic one. But I did happen to notice one thing that was pretty different. The one we studied had bridge piers that were 175 metres apart, and that distance was considered to be very minimum. But the bridge that is being proposed has some piers that are only 90 metres apart and others that are up to 250 metres apart. Now, 250 metres is fine, but I'm a little concerned about that 90 metres.

When we had this tourism and community economic development meeting I was talking to you about just recently we had people in from the four Atlantic provinces, and our keynote speaker was Adrienne Clarkson. If there is time —

Mr. Thompson: On a point of order, with all due respect, you indicated the timeframe, and if the witnesses don't stick to the written text I think we're going to be out of time in terms of questioning.

Ms Livingstone: I'll just make one quick point, if I may, after you are done.

The Chairman: Order. First of all, with regard to your question, I agree. But for this presentation we know that we have 40 minutes.

This is what I propose to you. We will hear out the witnesses for the remaining three minutes, and then you will give any questions you have to me and I will see that they are transmitted to our witnesses and they will give us written answers at their earliest possible time. This is the only way we are going to be able to keep up with seeing these 16 groups we have to see.

So with your agreement, I propose to let our witnesses continue their testimony for another two minutes, then I propose to close this particular section of the proceedings. I am open to suggestions.

Mr. Rideout: I have one comment, Mr. Chairman, and that is that we're looking at possibly doing clause-by-clause next Thursday. So if the questions are to be submitted they should be submitted quickly and the responses should come back fairly rapidly, so that we can deal with them before we're going to be dealing with clause-by-clause.

The Chairman: The points are well taken, and I would ask you to submit your questions before the end of the day today and we will fax them to our witnesses.

Mr. Casey: I just want to make one little comment before the witnesses are through. I want to assure the witnesses of something they questioned. I want to tell you that we have never heard the term "fogeys", and we treat your comments

[Translation]

Il y a aussi un autre point dont personne ne parle d'une façon générale, et c'est le fait que lorsqu'un navire est heurté par les glaces, la plupart des accidents qui se produisent entre les navires et les piliers ne mettent pas en cause les piliers protégés, près des principaux passages, mais plutôt les piliers non protégés plus loin de chaque côté. Le ministère des Travaux publics pourra d'ailleurs vous fournir des chiffres à l'appui de mes dires.

Lorsqu'ils s'en prennent au projet initial du pont, les gens disent que ce qu'ils veulent construire n'a rien à voir avec le projet que nous avons étudié. L'autre jour, à la radio ou à la télévision—je ne suis pas certain lequel—quelqu'un a dit que c'est du pareil au même, que le pont en construction est pareil au pont initial. Cependant, j'ai remarqué une grande différence. Dans le projet que nous avons étudié, les piliers étaient à 175 mètres de distance, ce que l'on considérait un minimum. Dans le pont proposé, certains piliers ne sont qu'à 90 mètres de distance, d'autres à 250 mètres. Deux cent cinquante mètres, ça va, mais je suis un peu inquiet pour ce qui est de ceux à 90 mètres.

Lorsque nous avons tenu cette réunion sur le tourisme et le développement économique local, dont je vous ai parlé tout récemment, nous avons rencontré des gens des quatre provinces Atlantiques. Notre conférencière d'honneur était Adrienne Clarkson. Si j'ai le temps. . .

M. Thompson: J'invoque le règlement. Monsieur le président, vous avez indiqué au témoin qu'il disposait d'une certaine période. Si les témoins ne s'en tiennent pas à leur mémoire, nous manquerons de temps pour poser les questions.

Mme Livingstone: Je voudrais faire une brève remarque une fois que vous aurez terminé.

Le président: À l'ordre. Premièrement, je répondrai à votre question par l'affirmative. Cependant, nous savons que nous disposons de 40 minutes pour cet exposé.

Voici ce que je propose. Nous finirons d'entendre les témoins dans les trois minutes qui restent, et puis, vous me ferez part de toutes les questions que vous désirez poser et je verrai à ce qu'elles soient transmises à nos témoins, qui pourront y répondre par écrit, dans le plus bref délai possible. Il n'y a pas d'autre façon de procéder, si nous voulons entendre chacun des 16 groupes.

Si cela vous convient, je propose de laisser nos témoins poursuivre leur témoignage pendant encore deux minutes, puis de terminer cette partie de nos travaux. Je suis prêt à entendre vos suggestions.

M. Rideout: Permettez-moi de faire une observation, monsieur le président. Nous envisageons de faire l'étude article par article jeudi prochain. Si l'on veut transmettre nos questions aux témoins, il faudra donc le faire sans tarder. En outre, les témoins devront également répondre sans délai de façon à ce que nous puissions en terminer avant de nous engager dans l'étude article par article.

Le président: Je suis d'accord, c'est pourquoi je vous prie de me remettre vos questions d'ici la fin de la journée, afin que nous puissions les envoyer par télécopieur à nos témoins.

M. Casey: Permettez-moi de faire une observation avant que les témoins continuent. Il semble que les témoins entretiennent certains doutes. Je tiens à leur assurer que nous n'avons jamais été traités de «vieux-jeu» et nous accueillons vos

[Texte]

with the utmost respect. They are well thought out and sincere and we really appreciate them. I just want you to go away knowing that. We really do appreciate what you are saying, and there's no disrespect here. We really appreciate your comments.

Ms Livingstone: Thank you.

At that point, regarding tourism, which is our number two industry—and they tell us it is going to be the number one in the world—person after person, including Adrienne Clarkson, pointed out that people are looking for the rural experience, for the environment we have to offer, and for a quiet, peaceful way of life. We have that on Prince Edward Island.

I asked Ms Clarkson point-blank, without giving her any feeling as to what I was thinking, how her vision of Prince Edward Island tied in with the bridge, and she said it doesn't. She feels that for people who are looking for Prince Edward Island and looking for tourism, the bridge does not tie in. She said don't let the whole business of economic viability tie you up. She said our whole country is not economically viable; if that was all that was holding us together we would have spun apart before this and we wouldn't have gone through all we did trying to get a yes vote.

• 1120

The Chairman: You have about 30 seconds.

Mr. Rideout: As soon as you said "constitution"...

Ms Livingstone: I would just like to urge you to rethink this, to realize it isn't something that must be done. And if you do not want to cancel it, for goodness sake, at least recommend a full environmental review of this specific bridge. If it's fine it will pass with flying colours. If it isn't, then it will save us from an environmental disaster.

Thank you.

The Chairman: I thank you for your testimony. I would point out that I believe this is in the courts now with regard to the environment. We have had assurances from our previous witnesses that this will be a consideration in the final decision.

So on behalf of the committee, I do thank you. I want to underscore what Mr. Casey has said, and that is that when you come before us as Canadian citizens you will be treated with all the respect of a Canadian citizen. That means your testimony is very valid for us. It will be taken into consideration by us, and when we make our final decision it will be with the full knowledge of what you have said and presented today, and with the written answers you will give us. I would ask you to undertake today to have the responses to our questions in our hands 48 hours after you receive them. Do you agree to that?

Ms Livingstone: Yes.

The Chairman: I do thank you very much.

Ms Livingstone: Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, we will take two minutes. But in the meantime, I would like to invite the Marine Atlantic Workers's representatives to the table.

[Traduction]

observations avec le plus grand respect. Vous les faites de façon réfléchie et sincère et nous vous en remercions. Je tiens à vous le faire savoir. Nous apprécions vos propos et nous ne voulons pas vous manquer de respect.

Mme Livingstone: Merci.

Maintenant, pour ce qui est du tourisme, notre deuxième industrie en importance—et on nous dit que cette industrie sera au premier rang dans le monde—tout le monde, y compris Adrienne Clarkson, a fait remarquer que les touristes cherchent à retrouver la campagne, le milieu que nous pouvons leur offrir, une façon de vivre tranquille et paisible. Nous pouvons offrir cela aux touristes, nous de l'Île-du-Prince-Édouard.

J'ai demandé de but en blanc à madame Clarkson, sans lui dire quelle était mon opinion sur ce sujet, comment sa conception de l'Île-du-Prince-Édouard s'accommodait du pont. Elle m'a répondu que ce n'était pas possible. Elle estime que ce pont ne satisfera pas les gens qui viennent en touristes à l'Île-du-Prince-Édouard. Elle nous a dit de ne pas nous laisser leurrer par toute cette histoire de viabilité économique. Elle a dit que le pays tout entier n'était pas viable sur le plan économique et que si c'était là le seul élément qui maintenait sa cohésion, le pays serait déjà divisé et nous n'aurions pas eu à faire tout cela pour un oui au référendum.

Le président: Il ne vous reste que 30 secondes.

M. Rideout: Dès que vous parlez de Constitution...

Mme Livingstone: Je vous exhorte à repenser ce projet, à vous rendre compte qu'il ne doit pas être mis en oeuvre. Si vous ne voulez pas l'annuler, recommandez à tout le moins que soit réalisé un examen environnemental complet de ce pont. S'il n'y a pas de problème, il passera l'examen haut la main, sinon, on pourra éviter un désastre environnemental.

Merci.

Le président: Merci de votre témoignage. Je tiens à signaler que l'aspect environnemental est déjà devant les tribunaux. Nos témoins précédents nous ont assuré que cet élément sera pris en considération dans la décision finale.

Merci encore, au nom de ce comité. Pour reprendre les propos de M. Casey, les citoyens canadiens qui se présentent devant nous sont traités avec tout le respect dû à des citoyens canadiens. Cela signifie que votre témoignage est très important pour nous, que nous l'examinerons et que nous prendrons notre décision finale après avoir pris entièrement connaissance de ce que vous nous avez présenté aujourd'hui et des réponses écrites que vous nous fournirez. Puis-je vous demander de vous engager à répondre à nos questions et à nous faire parvenir celles-ci dans les 48 heures suivant leur réception?

Mme Livingstone: Oui.

Le président: Merci beaucoup.

Mme Livingstone: Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, nous ferons une pause de deux minutes. Entre-temps, j'invite les représentants de Marine Atlantic Workers's à prendre place à la table des témoins.

[Text]

When we say two minutes, that's what we mean. We're closing down at the right time.

• 1122

• 1127

The Chairman: Order. I propose that our witnesses have the full 40 minutes, so we will go until approximately 12:05 or 12:10, and then we will adjourn until 3:30 this afternoon.

It is my understanding, Mr. Sexton and Mr. MacKay, that you are going to give us a brief synopsis your brief, and that you want us to accept this brief as having been read to the committee. We accept your brief in full. It will make up part of the total report.

Statement by Gerard Sexton (Marine Atlantic Workers): Mr. Chairman, I would like to commence my remarks by extending my thanks to the committee for providing me this most important opportunity to appear before you on this very important issue, the Northumberland Strait Crossing, better known as the fixed link. I appear before you as an individual who has been greatly involved in this subject from the very beginning and one who has followed the debate of Bill C-110 as it proceeded through the House of Commons.

I appear before you the committee in a most difficult position, that position being twofold, in that I appear not only as a representative of the Marine Atlantic Employees, but also as a resident of the community of Borden, which, as you know, will be the community most affected if this project proceeds. However, my concerns go far beyond my ties to the Marine Atlantic Employees and our communities. My concerns include the social economic and environmental impacts of this project.

Mr. Chairman, I will attempt to address those issues in this brief but before doing so I believe it only fair to state without any hesitation that I am completely opposed to the construction of a fixed link to Prince Edward Island and especially opposed to the process that has permitted this project to proceed to its present stage. It would also be irresponsible of me if I did not express to you my complete dismay at the federal and provincial governments' roles in the careless manner in which the opponents of the fixed link have been treated with respect to this issue, the fact of the matter is that we, Friends of the Island, have been treated with total and complete disrespect from the very beginnings of the project up to and including this day.

Mr. Chairman, I know that you and other members of the committee must be by now expressing a degree of curiosity as to why I would take this approach in view of how the debate was carried out on Bill C-110 and the results of the vote on the bill. The fact of the matter is that I am completely aware of the support the bill received in the House of Commons. I must also confess that I am completely aware of the opposition to the bill and I am also aware of the flip-flopping that took place during discussion of the bill at its various stages. The fact of the matter is that I have been known to tell it as it is, I shall pull no punches and the chips will fall as they may.

[Translation]

Veillez vous en tenir à deux minutes, pour que nous puissions terminer à temps.

Le président: À l'ordre. Je propose que nous accordions 40 minutes à nos témoins. Nous continuerons donc jusqu'à 12h05 ou 12h10, et puis la séance sera suspendue jusqu'à 15h30.

Monsieur Sexton et monsieur MacKay, je crois savoir que vous avez un résumé succinct de votre mémoire et que vous voulez que nous l'acceptons comme ayant été lu par le comité. Nous acceptons le texte intégral de votre mémoire. Il sera consigné au compte-rendu.

Déclaration de Gerard Sexton (Marine Atlantic Workers): Monsieur le président, je vais commencer par remercier le comité de m'avoir donné cette très importante occasion de témoigner sur cette question de la plus haute importance, l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, qui est mieux connu sous l'appellation de raccordement fixe. Je comparais devant vous à titre de citoyen qui a été intimement mêlé à ce projet dès les premières étapes et qui a suivi le débat sur le projet de loi C-110 à la Chambre des communes.

Comme témoin, ma position est plutôt délicate, étant donné que je comparais à deux titres, c'est-à-dire à la fois comme représentant des employés de Marine Atlantique et aussi comme habitant de Borden, la localité qui sera la plus touchée, vous le savez, si le projet va de l'avant. Cela dit, mes préoccupations débordent largement le cadre de mes rapports avec les travailleurs de Marine Atlantique et avec les localités que nous habitons. En effet, ce sont les répercussions sociales, économiques et environnementales du projet qui m'inquiètent.

Monsieur le président, je vais essayer de traiter de ces questions dans mon mémoire, mais, avant de le faire, j'estime que je dois en toute justice déclarer sans ambages que je m'oppose absolument à la construction d'un raccordement fixe entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard, et plus encore au processus grâce auquel ce projet a pu arriver au stade où il en est. Par ailleurs, j'agirais de façon irresponsable si je ne vous disais pas à quel point j'ai été atterré par le rôle que le gouvernement fédéral et ceux des provinces ont joué en laissant les adversaires du raccordement fixe se faire traiter aussi cavalièrement. En effet, les *Friends of the Island* que nous sommes avons été traités avec un manque total de respect depuis le tout début du projet, et ce, jusqu'à maintenant.

Monsieur le président, je sais que les membres du comité et vous-même devez commencer à vous demander pourquoi j'aborde le sujet de cette façon, sachant comment le débat sur le projet de loi C-110 s'est déroulé et sachant aussi les résultats du vote sur le projet de loi. En fait, je sais très bien tout l'appui que le projet de loi a reçu à la Chambre des communes. Je dois aussi avouer que je suis parfaitement conscient qu'on s'y oppose, et que je sais à quel point on a changé d'idée aux diverses étapes du débat. J'ai la réputation de dire les choses comme elles sont; je ne mâcherai donc pas mes mots, et je suis prêt à en assumer les conséquences.

[Texte]

Mr. Chairman, It is my firm and complete belief that the members who would support this bill are doing so because in simple terms they do not understand the social economic and environmental consequences and ramifications of such a project. The fixed link is a very complex issue that touches at the very heart of the Island way of life, it is a way of life that only an Islander can truly appreciate and completely understand. This is also a statement for which you may wish to quiz me on and I am quite prepared to entertain a discussion at the conclusion of my remarks. I know it is quite something for someone like myself to tell as a member of Parliament that you do not understand the social, economic and environmental consequences and ramifications of such a project and therefore the only response I can give you at this time is to say at the conclusions of my remarks you will understand, if you do not, then it is obvious to me I will have failed and so be it.

Mr. Chairman The issue of a fixed link as I said earlier is very complex and therefore I have had some difficulty in deciding what issues need to be addressed that maybe the committee are not completely aware of and that need further and more detailed evaluation. To that end I have chosen first of all to address the very real concern of ice out delay and the very grave environmental problems that could result from such delay of ice out. With your permission and if time permits, I will follow that up with comments about the social economic affects and close with some general remarks on related issues surrounding the link.

Ice Out Delay and Jamming of Bridge Piers:

Mr. Chairman, in 1988, an ice season that can only be described as a season of light ice, the Federal Government took the decision to conduct a study of ice conditions in the Northumberland Strait, the study as I have been told cost in the vicinity of \$600,000 and was carried out by MacLaren Plansearch. The various conclusions of this study warned of possible significant ice jamming that could take place around bridge piers and the consequences that could result. There were many other conclusions in that report that need further analysis, but in the short time provided, I will stick to the consequences of ice jamming around bridge piers and in this instance, I will refer to the specific bridge design by Strait Crossing Inc., that is now before you for consideration.

Mr. Chairman, in the specific bridge design now before you, there are 44 bridge piers in the deeper part of the waters of the Northumberland Strait with a lesser amount of bridge piers, of a different design at both Borden and Cape Tormentine. The piers, for the most part, are spaced 250 metres apart with a navigation channel with extra bridge pier protection. During the MacLaren Plansearch study, again in a year of relative mild ice conditions, ice fields of a very large nature were spotted and in some years, including this particular year, large ice fields up to 3 miles in diameter have been spotted.

As an individual with 34 years of service, I can assure you that I have witnessed ice fields of this size on many occasions. The important thing to try and comprehend from this is that these large ice fields first of all pack a tremendous amount of

[Traduction]

Monsieur le président, je suis fermement convaincu que les députés qui sont disposés à appuyer le projet de loi le sont simplement parce qu'ils ne comprennent pas les conséquences, les implications sociales, économiques et environnementales d'un projet comme celui-là. Le raccordement fixe est une question très complexe qui touche au coeur même du mode de vie insulaire, un mode de vie que seul un insulaire est capable d'apprécier vraiment et de comprendre complètement. Vous voudrez sans doute me poser des questions sur cette déclaration, et je suis tout disposé à en discuter à la fin de mon intervention. Je sais qu'il est un peu fort qu'un simple citoyen comme moi vienne dire à un député fédéral qu'il ne comprend pas les conséquences et les implications sociales, économiques et environnementales d'un tel projet, et tout ce que je puis vous dire pour le moment, c'est que, quand j'aurai fini, vous comprendrez, et que, si vous ne comprenez pas, je n'aurai manifestement pas réussi à vous faire comprendre. Tant pis.

Monsieur le président, je le répète, la question d'un raccordement fixe est très complexe, de sorte que j'ai de la difficulté à décider sur quels aspects je dois donner des explications plus détaillées, parce que le comité n'en est peut-être pas bien informé. Par conséquent, j'ai décidé de commencer par traiter du problème très réel que pose la fonte tardive des glaces et des problèmes environnementaux extrêmement graves qui pourraient en résulter. Avec votre permission, et si le temps me le permet, je poursuivrai avec une explication des effets socio-économiques du projet, avant de terminer avec des observations générales sur des questions connexes.

Fonte tardive des glaces et embâcles sur les piles du pont

Monsieur le président, le gouvernement fédéral a décidé en 1988 de faire étudier les conditions de la glace dans le détroit de Northumberland. Or, la seule façon de décrire cet hiver-là, c'est de dire qu'il y a eu peu de glace. On m'a dit que l'étude, réalisée par MacLaren Plansearch, a coûté environ 600 000 \$. Ses auteurs ont conclu qu'il y avait des risques de gros embâcles de glace autour des piles d'un pont, et ils ont souligné les conséquences susceptibles d'en résulter. Ils ont tiré aussi d'autres conclusions qui appellent une analyse plus poussée, mais, compte tenu du peu de temps dont je dispose, je vais me borner à parler des conséquences d'une accumulation de glaces autour des piles, en me reportant au projet de pont que vous êtes appelé à étudier maintenant, celui de Strait Crossing Inc.

Monsieur le président, ce plan de pont prévoit 44 piles dans la partie du détroit de Northumberland qui se situe en eau profonde, plus quelques autres piles de conception différente près de Borden et près du Cape Tormentine. Dans l'ensemble, les piles en eau profonde doivent être séparées de 250 mètres, et les piles situées dans le chenal de navigation doivent être renforcées. Pendant l'hiver où MacLaren Plansearch a réalisé l'étude—alors qu'il y avait relativement peu de glace, je le répète—de très grands champs de glace ont été observés. Certaines années, y compris cette année-ci, on a observé des champs de glace pouvant atteindre 3 milles de diamètre.

En 34 ans de service, je puis vous assurer que j'ai souvent vu des champs de glace de cette dimension. Ce qu'il est important de retenir, c'est que ces grands champs de glace représentent d'énormes quantités d'énergie cinétique susceptible

[Text]

kinetic energy, and given the extreme conditions I have witnessed in the Strait, this together with the right combination of wind and tidal currents, has the potential to inflict tremendous on a structure as proposed by S.C.I. The fact of the matter is that one ice field of this size will completely block 22 of the 44 bridge piers in the deeper water. There are no guarantees that two ice fields of this magnitude could not appear on the scene at the same time. If this were to happen all of the bridge piers would be blocked. I will deal only with the lesser of the two evils, a blockage of 22 bridge piers.

Mr. Chairman, a blockage of 22 bridge piers has the potential to inflict a lot of damage, once the blockage takes place a lot of other combining factors begin to assemble and take place, ice then begins to raft as the drifting pack ice suddenly has no other place to go than over the top, as this take place, large rafting ice will combine to build along the shore lines and will back up on the west side of the Island shores for miles down the western shores of P.E.I. This is not to mention the tremendous pressures which will be then placed on the bridge piers themselves, which in itself has the potential of destroying this structure. The scouring effects on the bottom of the strait brought about by the jamming of large ice fields against bridge piers will inflict a lot of damage on fish habitat and their larvae as the spring season and ice out season are delayed.

Mr. Chairman, I realize full well that the government convened a panel of so-called ice experts. The findings of the ice experts were never debated in any public way and therefore in my view these findings have no basic integrity. In so far as we are concerned until such time as this panel is willing to go before the public, we consider ourselves the experts. For you, the committee, to consider ignoring what I have just said has the potential of giving rubber stamp approval to an environmental disaster of a large magnitude and a disaster that will then be very difficult to remedy in any form, and a disaster which would require more dollars to cure than dollars it will take to create. I urge the committee members to take a serious look at the MacLaren Plansearch study and to speak with some of those who conducted this study before you give your blessings to this ill-fated project.

Mr. Chairman, I hope you do not consider these remarks in any way as a threat, these remarks are meant only to try and impress upon you the magnitude of the dangers we see and the great potential for environmental damage on a large scale. It is true that I do not believe these so-called ice experts, I cannot help that the fact is I grew up with ice fields forming a great part of my life, I know what ice is and I know the tremendous amount of pressures it can display. However, I have said enough about the subject and I hope I have somehow enlightened you on the subject. I do believe you will be hearing from others with more general knowledge on this subject and at the closing of my remarks, I will gladly answer any questions you may have.

Social Economic Impacts:

Mr. Chairman, as the representative of the Marine Atlantic Employees, who will all lose their jobs if the project is to proceed, has me left with a lot of mixed feelings about this project, feelings that unless you were standing in my shoes, it

[Translation]

d'infliger de terribles dégâts à une structure comme celle que propose SCI, dans des conditions extrêmes comme celles que j'ai observées dans le détroit, avec certaines combinaisons de vents et de courants de marées. Un champ de glace de cette superficie peut créer un embâcle sur 22 des 44 piles en eau profonde. Et rien ne nous assure qu'il n'y aura pas deux champs de glace de cette grandeur en même temps dans le détroit. Si cela devait se produire, toutes les piles du pont seraient bloquées. Pour le moment, je ne vais m'arrêter qu'au cas le moins grave, celui d'un embâcle sur 22 des piles.

Monsieur le président, un embâcle pareil serait capable de causer de graves dégâts, car une fois qu'il se serait formé, d'autres facteurs commenceraient à entrer en jeu: les amas de glaces commenceraient à s'empiler, car le pack serait fatalement poussé par-dessus l'embâcle. À ce moment-là, des amas de glace s'accumuleraient le long du rivage et s'amoncelleraient sur des milles et des milles le long de la rive sud-ouest de l'île. En outre, d'énormes pressions seraient alors exercées sur les piles du pont elles-mêmes, au point de risquer de le détruire carrément. Enfin, le raclement de la glace sur le fond du détroit causé par l'accumulation de grands champs de glace contre les piles aurait des effets dévastateurs sur les habitats des poissons et des larves de poisson, d'autant plus que le printemps et la fonte des glaces seront retardés en conséquence.

Monsieur le président, je sais fort bien que le gouvernement a constitué un groupe de prétendus spécialistes de la glace. Or, il n'y a jamais eu de débat public sur les constatations de ces spécialistes, ce qui signifie, à mon avis, qu'elles manquent totalement d'intégrité. Selon nous, tant que le groupe de spécialistes ne sera pas disposé à faire face au public, nous sommes nous-mêmes les spécialistes. Si les membres du comité que vous êtes deviez songer à faire fi de ce que je viens de vous dire, vous risqueriez d'autoriser les yeux fermés un désastre environnemental énorme, un désastre auquel il sera très difficile de remédier, un désastre qu'il coûtera plus cher de corriger que de causer. Je vous invite instamment à analyser sérieusement l'étude de MacLaren Plansearch et à parler à certains de ses auteurs avant de consentir à la réalisation de ce projet néfaste.

Monsieur le président, j'espère que vous ne considérez pas ce que je viens de dire comme une menace quelconque, car je ne fais qu'essayer de vous faire comprendre toute l'ampleur des dangers que nous prévoyons et toute l'énormité des dégâts environnementaux que le projet risque de causer. Je ne crois pas ces prétendus spécialistes de la glace, c'est vrai. C'est inévitable, car quand j'ai grandi les champs de glace prenaient une grande place dans mon univers; je connais la glace, et je sais quelles énormes pressions elle peut exercer. J'en ai assez dit, et j'espère que je vous ai aidé à comprendre le sujet. Je crois que vous allez entendre d'autres témoins qui en ont une connaissance plus générale, et je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions quand j'aurai terminé.

Incidences socio-économiques

Monsieur le président, à titre de représentant des employés de Marine Atlantique, c'est-à-dire de gens qui vont tous perdre leurs emplois si le projet doit aller de l'avant, j'ai des sentiments mitigés à l'égard du projet, et des sentiments qu'il

[Texte]

would be very difficult for you to understand. However, one of my tasks today is to try to get you to understand that very subject matter, that is not going to be an easy task. It is not easy because, for one reason or another, I happen to be one of those Islanders who firmly believe in the Island way of life for which I make no apologies. I also, as I said earlier, happen to live in the community to be most affected, the Town of Borden and surrounding area. I take tremendous pride in the fact and it disturbs me to no end to have to stand by and watch how we have all been manipulated by big business, the business community, consisting of the Chambers of Commerce, Construction Associations, Provincial Government, Tourism Association of P.E.I. and yes, the Federal Government and a whole host of others.

Mr. Chairman, Marine Atlantic Employees and the residents of the communities to be most affected, have never been treated fairly or with any respect from day one of this project. The pressures on these people are tremendous. For ten years, this fixed link has been the subject of debate, for ten years our employees and the residents of this community have had to suffer through the raging debate which will determine their future, their way of life, believe me, this has not been easy. Ten years of not being able to plan a family life, purchase a home, living in constant fear of what will tomorrow bring? This is a punishment far greater than that given to those who commit serious crime in this country. I see the affects every day in the work place, but I am proud to stand before you today and be able to say to you that we are standing up well, considering everything that has taken place, we operate our vessels with a good deal of pride, but it causes me to wonder what will happen once the decision is made to proceed?

Mr. Chairman, quite frankly, I do not quite know how frankly I can describe the social, economic effects as we see them. I can tell you as Islanders and Ferry Workers and as the residents of the communities to be affected, that there is a grave misunderstanding taking place with relation to the fixed link! We love our community and we love our jobs of bringing tourists to this paradise, we do it very well in our view and we believe we have a special relationship with the tourist in this instance.

Throughout this raging debate the tourists coming to this Island and upon hearing of the FIXED LINK are very quick to respond to us in a most positive way with their general remarks and their letters to the editor, over 90% of those letters are in favour of improving ferry service to Prince Edward Island and the surveys conducted by Marine Atlantic bear out these facts. We do not need a bridge to P.E.I., we do not need a giant fabrication yard in our backyards, this project is simply not a project that should even be considered for P.E.I. The fact of the matter is that the idea of a fixed link in this instance did not originate from within the Province but rather from big business from outside the province and then fuelled to a vigorous debate that has pitted in many cases one Island family against another and family members against family members, a very grave and most saddening situation and one that must have ANN OF GREEN GABLES TURNING IN HER GRAVE. This is no

[Traduction]

vous serait très difficile de comprendre à moins d'être à ma place. Néanmoins, je dois aujourd'hui m'efforcer de vous expliquer cette question même, et ce ne sera pas facile. Ce ne sera pas facile parce que, pour une raison ou pour une autre, je suis un insulaire fier du mode de vie de l'Île, et je ne me fais pas prier pour le dire. En outre, comme je le disais tout à l'heure, j'habite la localité qui sera la plus touchée par le projet, c'est-à-dire la ville de Borden et ses alentours. J'en suis très fier, et je suis extrêmement indigné de savoir à quel point nous avons tous été manipulés par les grandes entreprises, par les gens d'affaires, les chambres de commerce, les associations d'entrepreneurs en construction, le gouvernement provincial, l'Association du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard, le gouvernement fédéral, oui, le gouvernement fédéral, et bien d'autres intérêts encore.

Monsieur le président, les employés de Marine Atlantique et les habitants des localités qui risquent d'être les plus durement touchés par le projet n'ont jamais été traités équitablement ou avec le moindre respect par ces spéculateurs, et ce, depuis le premier jour. Nous avons subi des pressions énormes. On parle du projet depuis dix ans; depuis dix ans, les employés de Marine Atlantique et les habitants de la région ont dû subir des discussions très vives qui vont déterminer leur avenir, et leur mode de vie. Croyez-moi, cela n'a pas été facile. Dix ans à ne pas pouvoir faire de projets avec sa famille, ne pas oser acheter une maison, à vivre constamment dans la peur du lendemain. C'est bien pire que la peine qu'on impose dans ce pays aux gens qui commettent de gros crimes. J'en constate les effets tous les jours à mon travail, mais je suis fier de pouvoir vous dire aujourd'hui que nous tenons bien le coup, compte tenu de tout ce qui s'est passé, et que nous assurons le service de traversiers avec beaucoup de fierté, mais je me demande ce qui va se passer une fois qu'on aura pris la décision de construire le pont.

Monsieur le président, bien franchement, je ne sais pas jusqu'à quel point je puis être franc dans ma description des effets sociaux économiques du projet, tels que nous les percevons. Je puis vous dire qu'à notre avis, à titre d'insulaires, de travailleurs du service de traversiers et d'habitants des localités visées, qu'on a bien mal compris le dossier du raccordement fixe! Nous aimons notre communauté et nous aimons notre travail, qui consiste à amener des touristes visiter notre paradis. Nous estimons que nous le faisons très bien, et nous croyons que nous avons une relation toute spéciale avec les touristes, dans ce cas-ci.

Durant tout le débat qui a fait rage sur cette question, les touristes qui sont venus à l'Île et qui ont entendu parler du RACCORDEMENT FIXE nous ont bien vite communiqué des réactions très positives, tant par leurs remarques générales que par leurs lettres aux éditeurs: plus de 90 p.100 de ces lettres sont favorables à une amélioration du service de traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard, et les sondages réalisés par Marine Atlantique le confirment. Nous n'avons pas besoin d'un pont entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard; nous n'avons pas besoin d'un gigantesque chantier de construction dans notre jardin. Ce projet n'est tout simplement pas un projet qui devrait même être envisagé pour l'Île-du-Prince-Édouard. En réalité, l'idée de ce raccordement fixe ne vient pas de la province, mais bien de grandes entreprises de l'extérieur de l'Île. Elle a fait l'objet d'un débat enflammé qui a opposé dans bien des cas une famille d'insulaires à l'autre, voire des membres d'une même

[Text]

laughing matter, because ANN OF GREEN GABLES IS PRINCE EDWARD ISLAND.

Mr. Chairman, I don't know if at all I am making any sense to you or other members of your committee, who must make a very grave decision. If you make that decision absent of the heart I will be blunt to say to you that you will have made the wrong, very wrong decision. To attempt to give you a true understanding of from where I am coming one has got to go back to the very beginning of this process, a process from our point of view that has been flawed from the beginning, a process that failed to recognize to this very day that there are two sides to this issue. A process that provided funding to the promoters and denied it to the opposers. A process that attempted to tell individuals that would be most affected not to worry that everything would be taken care of in a well planned manner, etc., etc.

Mr. Chairman, to completely understand one would have had to live through this nightmare there is no other way to begin to completely understand the agony our people have gone through. It is not hard for me to understand why people have no faith in the political process of the day. In the beginning of this process we were informed that the Government of Canada would ensure integrity in this project, that this project would be a satellite for other mega projects. To give you some clear examples, we were told that compensation packages would be put in place and discussed during planning stages of this project, to this very day not a single ten minutes of discussion has taken place with respect to compensation. We were told that social workers would be made available at an early stage to discuss any potential problems our employees may be experiencing. To date this has not happened, and yet for at least eight years the problems have been real, they are all around us, and yet nothing has happened.

We were told that if this project exceeded the cost of operating the ferry service or if it exceeded \$1.3 billion it would not proceed. It is obvious the project will exceed the cost of operating the ferry service, but the project still proceeds. Why? We were told that if the fishermen objected to a fixed link the project would not proceed. The fishermen do object, and the project still proceeds. Why? These are but a few of the examples as to why people have lost faith in the political process, it leaves no room for wondering.

Mr. Chairman, the political process in the province was no better the process in general on this issue of a fixed link. Islanders were hoodwinked into a plebiscite believing they were voting for a tunnel or bridge and further study. Make no mistake they were hoodwinked. Joe Ghiz knew it, and Joe Ghiz used it to the fullest measure of the stick. Everybody knows it, not everyone wants to admit it. This plebiscite should have provided for intervenor funding, however that was not to be and

[Translation]

famille les uns aux autres. C'est une situation très grave et bien triste, au point qu'ANNE DE LA MAISON AUX PIGNONS VERTS A DÛ SE RETOURNER DANS SA TOMBE. Il n'y a pas de quoi rire, parce qu'ANNE, C'EST L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD INCARNÉE.

Monsieur le président, je ne sais pas du tout si je me fais comprendre de vous ou des autres membres de votre comité; vous avez une décision très grave à prendre. Si vous la prenez sans écouter votre cœur, je vous le dis franchement, vous aurez pris une mauvaise, une très mauvaise décision. Pour essayer de vous faire vraiment comprendre ce qui est en jeu, je dois revenir au tout début du processus qui a mené au point où nous en sommes, un processus faussé depuis le début, d'après nous, un processus qui n'a jamais su reconnaître, jusqu'à aujourd'hui même, que toute médaille a son revers. C'est un processus qui a subventionné les promoteurs sans subventionner aussi les opposants. C'est un processus qui a tenté de dire aux personnes susceptibles d'être les plus touchées ne pas s'inquiéter, car on allait s'occuper de tout en planifiant tous les détails, et ainsi de suite.

Monsieur le président, pour tout comprendre il aurait fallu vivre ce cauchemar, car il n'y a pas d'autre façon d'espérer comprendre parfaitement tout ce que nous avons souffert. Je n'ai aucune difficulté à comprendre pourquoi la politique n'inspire plus confiance aux gens. Au début, on nous a dit que le gouvernement du Canada allait garantir l'intégrité du projet, et que le projet serait l'un des satellites d'autres mégaprojets. Je vais vous donner quelques exemples: on nous a dit qu'on élaborerait des régimes de dédommagement et qu'on en discuterait lors des étapes de planification du projet, alors que, jusqu'à ce jour, on n'a même pas discuté dix minutes de dédommagement. On nous a dit que des travailleurs sociaux pourraient discuter avec les employés des problèmes que ceux-ci pourraient éprouver, lors d'une des premières étapes du projet. Ces travailleurs sociaux ne se sont pas manifestés jusqu'à présent, même si les problèmes sont bien réels, voire omniprésents depuis au moins huit ans. Et pourtant, on n'a rien fait.

On nous a dit que si le coût de réalisation du projet dépassait celui de l'exploitation du service de traversiers, ou s'il dépassait 1,3 milliard de dollars, le projet serait mis de côté. Il est évident que le coût de réalisation du projet ne doit pas dépasser celui de l'exploitation du service de traversiers, mais le projet va de l'avant quand même. Pourquoi? On nous a dit que si les pêcheurs s'opposaient à la construction d'un pont, le projet serait abandonné. Les pêcheurs s'y opposent, et le projet va de l'avant quand même. Pourquoi? Ce ne sont là quelques-uns des exemples qui expliquent pourquoi le processus politique n'inspire plus confiance aux gens; ce n'est pas étonnant.

Monsieur le président, à l'Île-du-Prince-Édouard, le processus politique n'a pas été meilleur que le processus global qui entoure le dossier du raccordement fixe. On a berné les insulaires en leur faisant croire, lors du plébiscite qu'ils votaient pour un tunnel ou pour un pont, avec d'autres études. Ne vous y trompez pas: les insulaires ont été bernés. Joe Ghiz le savait, et Joe Ghiz en a profité au maximum. Tout le monde le sait, tous ne veulent pas l'admettre. L'organisation du plébiscite

[Texte]

the business community led for the most part by the chambers of commerce and governments led the campaign, leaping out of the starting gate with all kinds of funding from God only know where. We had to criss-cross and cross-criss the Island to attend public meetings, in some cases in blizzards. On our side we were required to dip into our pockets to attend these various meetings, believe me it has been a costly experience. At the end of the day, as you are aware, the results were 60% to 40% in favor of the link. However, I want to make sure that the committee has some understanding of the complete unfairness of that campaign. Would the committee not recognize that maybe just maybe 10% of those that voted in favor voted for a tunnel!

Mr. Chairman, the next major event in the fixed link process was the decision to put the project before an EARP panel. The panel, as you know, Mr. Chairman, turned the project down, and turned it down for more than one reason. In fact they tuned it down for a whole host of reasons. One was that they felt the social problems associated with Marine Atlantic Employees could not be dealt with in any appropriate manner. For you as a committee to recommend this project with the panels reasons for turning it down is wrong, it is as simple as that. To recommend the project without ensuring all of the recommendations of the panel are addressed is without question wrong. This whole committee process in fact is wrong. The EARP turned the project down, is that not enough reason? Why are we here today still debating this issue? Why?

Mr. Chairman, I want to try and tell you why I believe we are here today before this committee. I have to be blunt, you see these things happening more every day, it becomes in the words of Joe Ghiz a question of integrity. You see, Mr. Chairman, I happen to one of those that believe the EARP panel had integrity and that was the only integrity anyone could attach to this project. The panel heard from the pros for the link, and believe me they presented an admirable case. They heard from the nays of the link, and again believe me we presented an admirable case. However, at the end of it all the panel turned the project down, how many times does one have to say it. In any event, I can tell you that I was completely in a state of shock. I did not believe the panel was listening to our concerns, but I guess looking back I was obviously wrong. They were listening and I would hope your committee is listening. In the days that followed the panel's decision we had Premier Ghiz stating we must all accept the decision of the panel, and he went on to call for the improvement of ferry service. This, Mr. Chairman and members of the committee, is a matter of public record.

Mr. Chairman, I want to now skip a few beats and try to get to the point of integrity. If Joe Ghiz had stuck to his words of accepting the decision of the panel and called for improved ferry service, he would have achieved at least three things.

[Traduction]

aurait dû prévoir une aide financière pour les intervenants, mais il n'en a pas été question, et les gens d'affaires, inspirés pour la plupart par les chambres de commerce et par les gouvernements, ont mené le bal; leur campagne a démarré en trombe et ils n'ont pas regardé à la dépense, avec beaucoup d'argent qui leur venait de Dieu sait où. Nous avons dû traverser et retraverser toute l'île pour assister à des audiences publiques, parfois en pleine tempête de neige. Et nous avons dû payer de notre poche pour y assister. La campagne nous a coûté cher, croyez-moi. Le soir du plébiscite, 60 p. 100 de ceux qui avaient voté s'étaient prononcés pour le raccordement et 40 p. 100 contre. Je tiens à faire en sorte que le comité ait une idée de toute l'injustice de la campagne qui a mené au plébiscite. Vous reconnaîtrez, j'en suis sûr, qu'il y a peut-être 10 p. 100 de ceux qui ont voté en faveur du raccordement—seulement 10 p. 100—qui ont voté pour un tunnel!

Monsieur le président, l'événement majeur qui a suivi le plébiscite a été la décision de faire évaluer le projet dans le contexte du PEEE. Comme vous le savez, monsieur le président, le comité d'évaluation a rejeté le projet, et il l'a rejeté pour plus d'une raison. En fait, il l'a rejeté pour toute une série de raisons. Il a notamment jugé qu'il aurait été impossible de régler convenablement les problèmes sociaux qu'allaient subir les employés de Marine Atlantique. Si votre comité recommande que le projet soit réalisé, compte tenu des raisons que le comité d'évaluation avait de le rejeter, c'est bien simple, ce serait une erreur. Recommander que le projet soit réalisé sans faire en sorte que toutes les recommandations du comité d'évaluation soient mises en oeuvre, ce serait une erreur manifeste. En fait, c'est toute la procédure de votre comité qui est une erreur. Si le PEEE a rejeté le projet, n'est-ce pas là une raison suffisante pour le rejeter? Pourquoi sommes-nous encore ici en train d'en parler aujourd'hui? Pourquoi?

Monsieur le président, je tiens à vous expliquer pourquoi nous sommes devant vous aujourd'hui. Je serai franc: ce genre de choses se produit de plus en plus souvent; c'est une question d'intégrité, pour reprendre les paroles de Joe Ghiz. Voyez-vous, monsieur le président, je suis l'un de ceux qui pensent que le comité d'évaluation du PEEE était intègre et que son intégrité est la seule que n'importe qui puisse reconnaître dans le contexte de ce projet. Le comité d'évaluation a entendu les promoteurs du pont, et ils ont présenté des arguments admirables, vous pouvez m'en croire. Ils ont entendu aussi les opposants, et je puis vous assurer que nous avons nous aussi présenté des arguments admirables. À la fin, le comité d'évaluation a rejeté le projet, combien de fois faut-il le répéter. Je puis vous dire que j'étais complètement estomaqué. Je ne croyais pas que le comité d'évaluation écoutait ce que nous lui disions, mais, avec le recul, j'avais tort, c'est évident. Ils nous écoutaient, et j'espère que votre comité nous écoute aussi. Dans les jours qui ont suivi la décision du comité d'évaluation, le premier ministre Ghiz a déclaré que nous devions tous l'accepter, et il a poursuivi en réclamant une amélioration du service de traversiers. Monsieur le président, messieurs les membres du comité, cela fait partie du domaine public.

Monsieur le président, je vais sauter quelques étapes pour parler d'intégrité. Si Joe Ghiz était resté sur ses positions, en acceptant la décision du comité d'évaluation et en réclamant une amélioration du service de traversiers, nous aurions accompli au moins trois choses.

[Text]

1. He would have upheld the integrity of the panel and the very integrity of a government decision to conduct an environmental assessment of a generic bridge design, if there ever could be integrity attached to an environmental assessment of a generic bridge.

2. He would have, by now, improved ferry service and the problems we are presently experiencing would have been eliminated.

3. I would not be here before you today and therefore our members and members of the community would be back to living a normal Island way of life that so many from away seem interested in changing.

Mr. Chairman, instead of that happening as it should have we were cast back in yet another bitter debate that has even worse than ever because the process now has no integrity whatever and has forced us to the federal courts as you already know. To make the matters even worse, we now find out through an affidavit from Premier Ghiz to the Federal Court that on September 24, 1990, the premier done a complete flip-flop. Less than a month after his previous statements concerning the panels decision he writes to the Minister of Public Works and said in part the following:

The environmental assessment review panel has concluded that the generic bridge concept solution presented to it purposes too many environmental risks for it to proceed. As I have said, that report is a result of legitimate and thorough process and its findings must be seen as valid.

However, the report does not rule out other concept solutions; in particular, it stipulates certain criteria which should be met to ensure environmental acceptability. Given this, is there not a way for other specific designs to be advanced to determine whether they can meet the stringent criteria outlined in the report and as expected by both levels of government and the public?

If there is, I would support it with one key provision, whatever adjudication process is put in place must have integrity. . .

Mr. Chairman, this is exactly where the project began to have no integrity. Can you imagine the premier mentioning the public in his vision of integrity and fairness when in fact the public to the best of my knowledge never knew this letter existed or who it was that was responsible for putting the project back on track. For the premier and Public Works to proceed in the fashion they did, by appointing a panel of ice experts and an environmental panel made up of government appointments is a far cry from involving the public in any credible form. This is not how the process should have unfolded and to make matters worse the affidavit from the premier indicates that in September of 1988, he was in favor of an environmental assessment of a specific bridge design.

Mr. Chairman, to make matters even worse we have just learned in recent days that the Chairman of the Board of Marine Atlantic, Alan K. Scales, who is also a solicitor for the province, was engaged in assisting with the preparation of the

[Translation]

1. Nous aurions respecté l'intégrité du comité d'évaluation et l'intégrité même d'une décision gouvernementale d'effectuer une évaluation environnementale du concept générique d'un pont, si l'on peut parler d'intégrité dans le contexte de l'évaluation environnementale du concept générique d'un pont.

2. Nous aurions maintenant amélioré le service de traversiers, et nous aurions éliminé des problèmes que nous vivons actuellement.

3. Je ne serais pas ici aujourd'hui, de sorte que les membres du syndicat et les membres de notre communauté vivraient encore leur vie normale d'insulaire, un mode de vie que bien des gens d'ailleurs semblent vouloir changer.

Monsieur le président, les choses ne se sont pas passées comme elles l'auraient dû; nous nous sommes retrouvés plongés dans un autre débat amer, un débat pire que jamais, parce que le processus n'a maintenant plus la moindre intégrité. Nous avons dû nous adresser à la Cour fédérale, vous le savez bien. Et comme si la situation n'était pas déjà assez mauvaise, nous venons de constater que, le 24 septembre 1990, le premier ministre Joe Ghiz a carrément tourné casaque, dans un affidavit qu'il a envoyé ce jour-là à la Cour fédérale. Moins d'un mois après avoir déclaré publiquement ce que je vous ai dit au sujet de la décision du comité d'évaluation, il a écrit au ministre fédéral des Travaux publics en lui disant notamment ceci:

Le comité d'examen de l'évaluation environnementale a conclu que le concept générique d'un pont présentait trop de dangers environnementaux pour être acceptable. Comme je l'ai dit, le rapport du comité est le point d'aboutissement d'un processus légal exhaustif, et ses constatations doivent être considérées comme valides.

Toutefois, le rapport n'écarte pas d'autres solutions; il établit même certains critères auxquels un projet devrait répondre pour être acceptable, sur le plan environnemental. Par conséquent, n'y aurait-il pas moyen de présenter d'autres projets particuliers pour voir s'ils répondraient aux critères très stricts établis dans le rapport de façon à répondre aux exigences des deux paliers du gouvernement et du public?

Si c'était le cas, j'appuierais le projet, à une réserve importante près, à savoir l'intégrité du processus d'arbitrage qu'on choisira. . .

Monsieur le président, c'est précisément à partir de ce moment-là que le projet a commencé à perdre toute intégrité. Pouvez-vous vous imaginer comment le premier ministre a pu parler en public de sa notion d'intégrité et d'équité, alors que, pour autant que je sache, le public n'a jamais été informé de l'existence de cette lettre et qu'il n'a pas su qui était responsable de la relance du projet. En procédant comme ils l'ont fait, c'est-à-dire en constituant un groupe de spécialistes de la glace et en créant un comité d'évaluation environnementale formé de personnes nommées par les gouvernements, le premier ministre et le ministère des Travaux publics ont été bien loin d'assurer une participation crédible du public. Ce n'est pas de cette façon que le processus aurait dû se dérouler, et, comme si ce n'était pas déjà assez odieux, l'affidavit signé par le premier ministre que j'ai cité révèle qu'il était favorable à une évaluation environnementale d'un projet de pont donné dès septembre 1988.

Monsieur le président, il y a pire: nous venons d'apprendre ces derniers jours que le président du conseil de Marine Atlantique, Alan K. Scales, qui est aussi un avocat de la province, a contribué à la préparation de l'affidavit du premier

[Texte]

premiers affidavit and furthermore that offices of same are the mailing address for the firm of Strait Crossing Inc. and that it appears that this mailing address has been in place since as far back as 1988. It appears to us, Mr. Chairman, that we have the possibility of a clear conflict of interests by more than one party to the degree that I would suggest that if you and the committee support this project then you will be doing so in clear recognition that the project has no integrity and if it did it was so far back in the process that it is no longer material. To add to this confusion, we now find out from the affidavit that Gilbert Clements, Minister of the Environment for P.E.I. was exchanging letters between both levels of governments while the public were kept in the dark to these various proceedings. This project clearly has not integrity.

Tourism:—

Mr. Chairman, I will take but a few moments to deal with this subject because I have not a doubt you will be hearing a lot from Jim Larkin and the Tourism Industry Association of P.E.I. I want to be the first to inform you that this is a very peculiar situation. The association does not speak for all tourism operators on P.E. Island and although they pretend to be expressing the concern of the tourist, and that they represent the concerns of the tourist, they simply do not. It is a fact that they have never asked a tourist what he would prefer because the facts would speak for themselves, the tourist would far better prefer an improved ferry service by a high margin. Mr. Larkin or whoever appears before the committee will be without mistake expressing to their own personal desires.

Compensation:—

Mr. Chairman, the subject of compensation for some reason has been one that has been ignored from the beginning of this project, but it is that can no longer be ignored depending of course the outcome of the court proceedings and the findings of your committee. However, one has to wonder if the reason ignoring it is so that the public does not become truly aware of the tremendous cost of a compensation package for Marine Atlantic Workers. If one is to use the recently discussed compensation package for the railway workers as an example, you have to wonder if I am not on the right track. The railway workers could receive in the order of \$80,000 each, if the same method of calculation is applied you are looking at a compensation package in the order of approximately \$480 million dollars. Thus, as you can now see, the cost of the link climbs to near two billion dollars. This is not to mention all of those that will draw from the pension plan on an early basis, a pension plan that is guaranteed by the federal government in the event of shortfalls. The committee may wish to examine this in further detail.

Mr. Chairman, while listening to the debate of Bill C-110, I must say that I came to an early conclusion that many members are completely out of touch with the reality of the situation we are dealing with. To give you an example, for someone to

[Traduction]

ministre, et que les bureaux de ce monsieur sont à l'adresse postale de Strait Crossing Inc., et ce, semble-t-il, depuis 1988. Il nous semble donc, monsieur le président, qu'il y a manifestement un risque de conflit d'intérêts pour plus d'une des parties en cause, au point que je dirais que, si vous et les membres du comité appuyaient le projet, vous le ferez en sachant bien qu'il n'a aucune intégrité, et que s'il en a jamais eu une, c'était il y a si longtemps qu'elle ne compte plus. Et comme si les choses n'étaient pas suffisamment confuses, l'affidavit a révélé que Gilbert Clements, le ministre de l'Environnement de l'Île-du-Prince-Édouard, avait des échanges avec les deux paliers de gouvernement et que le public n'en était absolument pas informé. Le projet n'a donc manifestement pas d'intégrité.

Tourisme: . .

Monsieur le président, je ne prendrai que quelques instants pour parler de cette question-ci, parce que je ne doute pas que vous en entendrez beaucoup parler par Jim Larkin et par l'Association de l'industrie du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard. Je veux être le premier à vous dire que, dans ce domaine, la situation est vraiment étrange. En effet, l'Association ne représente pas toutes les entreprises touristiques de l'Île-du-Prince-Édouard, et, bien qu'elle prétende exprimer les vues des touristes et représenter leurs idées, c'est tout simplement faux. En réalité, l'Association n'a jamais demandé à un touriste ce qu'il préférerait, parce que les faits parlent d'eux-mêmes: les touristes préféreraient de loin un service de traversiers amélioré, et ce, dans une très forte proportion. M. Larkin ou la personne qui comparaitra devant vous au nom de l'Association vous fera certainement part de ses désirs personnels.

Dédommagement: . .

Monsieur le président, depuis le tout début du projet, on a oublié de parler de dédommagement, pour une raison ou pour une autre, mais ce n'est plus possible, sous réserve bien sûr de la décision de la Cour et des constatations de votre comité. Néanmoins, nous devons nous demander si la question du dédommagement n'a pas été passée sous silence parce qu'on ne voulait pas que le public soit vraiment au courant du coût énorme d'un plan de dédommagement des employés de Marine Atlantique. Si je vous donne en exemple le plan de dédommagement des travailleurs du secteur ferroviaire dont il a récemment été question, vous vous demanderez si je n'ai pas raison. Ces travailleurs pourraient toucher quelque 80 000\$ chacun, et si vous faites le même calcul dans le cas des employés de Marine Atlantique, vous verrez que le plan de dédommagement pourrait totaliser quelque 480 millions de dollars. Comme vous le voyez, le coût du projet atteindrait alors près de 2 milliards de dollars, et cela ne tient pas compte du cas des gens qui décideraient de toucher des prestations de retraite anticipée, à même le régime de retraite garanti par le gouvernement fédéral dans l'éventualité d'un manque à gagner. Le comité voudra peut-être étudier cette question de façon plus poussée.

Monsieur le président, en suivant le débat sur le projet de loi C-110, je dois dire que j'en suis venu très vite à la conclusion que de nombreux députés fédéraux n'ont aucune idée de la situation dont il s'agit en l'occurrence. Par exemple, aller

[Text]

suggest that tourists will be coming by the thousand to see the bridge, is sheer fantasy at the very best. Is there any member of the committee that knows anyone who ever took a vacation to go see a bridge? I could give you more examples but I will conclude my remarks with the hope you have a number of questions.

Mr. Chairman, thank you for the opportunity to appear before your committee. I apologize for the quality of this report, but I hope you can appreciate that this project has kept me to a very busy schedule for the past years and I had a limited amount of time to prepare.

The Chairman: You have 40 minutes, but we would like to question you, of course. We will divide the time that is left among ourselves, but I will adjourn at about 12:10.

Mr. Rideout: We need to have lunch, Mr. Chairman.

The Chairman: You can do what you want, but I know what I'm going to be doing.

Mr. Sexton: Mr. Chairman, I would like to thank you for this opportunity to speak. I accept that the written submission will be a matter of record.

I would like to get right to the point, which is ice-out delay and the jamming of ice around bridge piers. It's my opinion that if there is any single reason why a bridge should not be built to Prince Edward Island, it's because of a misunderstanding about ice conditions in Northumberland Strait. I fully realize that so-called ice experts have looked at this, but I am not a great believer in experts of any kind. I think not enough thought has been given to the people who actually sail these ships back and forth on a daily basis. Their expertise has not been called upon to any degree in this whole debate.

• 1130

One thing I'd like to point out is that the bridge proposal by SCI, and I'm sure you people have had an opportunity to look at the design of that, to some degree. . . If you have, you will have noted that in the deeper parts of the water there are 44 bridge piers. And I believe there are 7 smaller piers on the Borden side, extending from the shore, and 15 from the New Brunswick side. I will try to keep my remarks to the 44 bridge piers in the deeper parts of the water.

It is my belief, and I think that belief is shared by a lot of other people, that if one would care to spend some time looking into the MacLaren Plansearch Study of 1988, which I might add was a year of relatively mild ice conditions in the Northumberland Strait, you would find some astonishing things said by the MacLaren Plansearch people. They may be amazing things to some people, but they weren't at all amazing to us.

What I am talking about are large icefields I have witnessed myself, as big as five miles around. This particular study here, I will acknowledge, spotted an icefield out there 5,000 metres by 3,000 metres, which is roughly an icefield three miles by two miles, to put it in perspective.

[Translation]

prétendre que des touristes afflueront par milliers pour voir le pont, c'est absolument délirant. Est-ce qu'un des membres de votre comité connaît quelqu'un qui a pris des vacances rien que pour aller voir un pont? Je pourrais vous donner d'autres exemples, mais je vais m'arrêter là en espérant que vous aurez plusieurs questions à me poser.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant votre comité. Je vous prie de me pardonner la piètre qualité de mon mémoire, mais j'espère que vous vous rendez compte que ce projet m'a tenu très occupé ces dernières années et que j'avais peu de temps pour me préparer.

Le président: Vous avez 40 minutes, mais nous allons vous poser des questions, bien entendu. Nous allons répartir le temps qui reste entre nous, mais je vais suspendre la séance vers 12h10.

M. Rideout: Nous avons besoin d'aller déjeuner, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez faire ce que vous voulez, mais je sais ce que moi je vais faire.

M. Sexton: Monsieur le président, je tiens à vous remercier de m'avoir donné cette occasion de prendre la parole. J'accepte que mon mémoire soit consigné au procès-verbal.

Je vais aborder d'emblée le vif du sujet, à savoir la fonte tardive des glaces et des embâcles de glace autour des piles du pont. À mon avis, si l'on ne retenait qu'une seule raison pour refuser de construire un pont entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard, ce serait parce qu'on a mal compris les conditions des glaces dans le détroit de Northumberland. Je sais très bien que de prétendus spécialistes de la glace ont étudié la question, mais je n'ai guère de respect pour les spécialistes quels qu'ils soient. Je pense qu'on n'a pas suffisamment tenu compte de l'expérience des gens qui traversent le détroit tous les jours à bord des traversiers. Dans tout ce débat, on n'a pas vraiment fait appel à leur compétence.

Je tiens à souligner que, le projet de fonds soumis par SCI—et je suis sûr que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ce projet, dans une certaine mesure—vous aurez sûrement remarqué qu'il y a 44 piles en eaux profondes; je pense qu'il y en a sept, plus petites, du côté de Borden, à partir du rivage, et 15 autres à partir du rivage du Nouveau-Brunswick. Je vais donc me limiter à 44 piles en eaux profondes.

Je suis convaincu, comme bien d'autres, qu'il suffit d'étudier un peu le rapport que MacLaren Plansearch a réalisé en 1988, un hiver où je me permets d'ajouter qu'il y avait relativement peu de glace dans le détroit de Northumberland, que les auteurs du rapport ont dit des choses étonnantes. En fait, ce qu'ils ont dit peut sembler étonnant pour certains, mais cela n'avait rien d'étonnant pour nous.

Je parle des grands champs de glace que j'ai vu de mes yeux, des champs de glace de 5 milles de circonférence. Les gens de MacLaren Plansearch ont observé un champ de glace de 5 000 mètres sur 3 000 mètres, c'est-à-dire d'environ 3 milles sur 2.

[Texte]

I have gone over this with numerous people who have asked me about this, and I have tried to describe it to them to the best of my ability. I wish there were a bridge design up on the back wall, then I think I could make this point more clear. In any event, I will have to ask you to use your imagination a bit.

The spacing between these particular bridge piers is 250 metres, upped from 175 metres. Even given that fact, a single icefield that is three miles by two miles has the potential of blocking off 22 of those 44 bridge piers in the deeper waters. And it is not uncommon to see two, three, and four large icefields like that in the Northumberland Strait. That is one of the things that gives the Marine Atlantic ferries a lot of problems at times. It is bad enough when you have one of them, but it is certainly a real problem when you have two and three of them around.

If it is ice that is coming in from the Gulf of St. Lawrence, you have a lot of difficulty going through an icefield like that. Many times we can't get through them, so we have to go around and find a path around those icefields.

But I will get back to what I was saying about the potential dangers here. When this bill was debated in the House, it became very clear to me, and I think you will see that in my report—and it is not meant in a negative way, and I hope it is not taken that way—that many people commenting on the bill have simply no idea of what transpires in the Northumberland Strait.

Once this blockage occurs, a great many things take place after that happens. It has been said to me that when that ice comes up against the bridge piers the piers are going to break it up. Well, that is utter nonsense. There is no bridge pier—I don't care where it is designed—that is going to break up an icefield of the magnitude we are talking about here. And this was seen by people. It was seen by the people who conducted the study, and they were astonished.

What happens when it comes to a stop is that everything that is coming behind it from the Gulf of St. Lawrence... And I would like to make a point here about ice coming into the Northumberland Strait. The proposed site of the bridge is roughly 13 kilometres, the gap, the Abegweit Narrows. Where the ice is coming from from the gulf—and it is pointed out in the MacLaren Plansearch study—from the end of West Point in Prince Edward Island across to New Brunswick, it is 64 kilometres. So you're feeding ice from a 64 kilometre-wide point at the widest point, and you're trying to push it through a 13-kilometre gap.

• 1135

I think the members of the committee should think about that in their own minds and sort it out. Because this ice that's coming from the gulf is different ice from what we get in the Northumberland Strait. It's much heavier and it's more massive. That's where the big fields of ice come from. I will be the first to say to you that we don't always get the gulf ice. But for any member of the committee to think that is something that happens once every 20 years, that is not so. We usually get ice

[Traduction]

J'ai parlé de ce que je vais vous dire avec bien des gens qui me l'avaient demandé, et je me suis efforcé de leur décrire ce qui se passe de mon mieux. Je souhaiterais que nous ayons un plan du pont sur le mur du fond, parce que je pense qu'alors je pourrais être plus clair. Je vais être bien forcé de vous demander de vous servir un peu de votre imagination.

Ces piles en eaux profondes sont à 250 mètres l'une de l'autre, alors que l'espacement devait être au départ de 175 mètres. Même avec cet espacement accru, un seul champ de glace de 3 milles sur 2 milles serait capable de créer un embâcle sur 22 des 44 piles en eaux profondes. J'ajoute qu'il n'est pas rare de voir deux, trois et même quatre grands champs de glace de cette dimension dans le détroit de Northumberland. C'est l'un des phénomènes qui cause parfois d'énormes problèmes aux traversiers de Marine Atlantic. C'est déjà difficile quand il y a un champ de glace, mais c'est certainement bien pire encore quand il y en a deux ou trois en même temps.

Si cette glace dérive du Golfe du St-Laurent, il est très difficile de la traverser. Bien souvent, c'est impossible, et nous devons faire un détour pour passer entre les champs de glace.

Permettez-moi de revenir à ce que je disais au sujet des risques que cela pose. Pendant le débat sur le projet de loi à la Chambre, il m'a semblé très clair, et je pense que vous le verrez dans mon mémoire—ce n'est pas une critique négative, et j'espère que vous ne l'interpréterez pas de cette façon—que bien des gens qui ont pris la parole n'ont pas la moindre idée de ce qui se passe dans le détroit de Northumberland.

Une fois qu'un embâcle s'est constitué, il se passe bien des choses. On m'a dit que, quand la glace atteindrait les piles du pont, elle allait se briser et continuer à dériver en aval. Et bien, c'est une fumisterie. Il n'y a pas un pilier de pont—peu importe où il a été conçu—qui soit capable de casser en morceaux un champ de glace de la superficie de ceux dont je vous parle. Or, il y a des gens qui ont vu des champs de glace de cette dimension. Les auteurs de l'étude en ont vu un, et ils ont été étonnés.

Ce qui arrive quand le champs de glace est arrêté par un obstacle, c'est que toute la glace qui le suit, depuis le Golfe du St-Laurent... Je vais à ce moment-ci apporter une précision au sujet de la glace qui dérive dans le détroit de Northumberland. À l'emplacement choisi pour le pont, le détroit n'a qu'environ 13 kilomètres de largeur, dans la passe Abegweit. Quand les glaces dérivent dans le détroit depuis le Golfe, comme les auteurs de l'étude MacLaren Plansearch l'ont fait remarquer—le détroit a 64 kilomètres de largeur, de la Pointe Ouest, dans l'Île-du-Prince-Édouard, jusqu'au point le plus proche sur la côte du Nouveau-Brunswick. Vous prenez des glaces sur une largeur de 64 kilomètres au point le plus étendu et vous essayez de les faire passer dans un entonnoir de 13 kilomètres.

C'est un problème auquel devraient réfléchir les membres du comité. Les glaces du golfe sont différentes de celles du détroit de Northumberland. Elles sont beaucoup plus lourdes et massives. C'est de là que viennent les grands champs de glace. Je suis le premier à admettre que le phénomène ne se produit pas tous les ans. Cependant, les membres du comité ne doivent pas penser qu'il y a des glaces du golfe seulement tous les vingt ans. Il y en a au moins tous les deux ans. Lorsque ces glaces

[Text]

in from the gulf every other year at least, if not more often. But when this icefield comes to a stop against these bridge piers, everything that comes behind it is going to start to raft. As a lay person talking to you committee members, that is where we see the potential problems and the dangers.

I know there's been a lot said about this subject, but I have to make this point. I am convinced in my mind—and this may be a joke to some people—whether you build this bridge or not, we'll be back operating ships anyway. I don't know how many years it will take, but we'll be back operating ships across the Northumberland Strait.

I've seen this rafting ice pile at the back of the tanks in Borden. When I was about 15 years of age I saw it pack back at the tanks to a height of 60 feet, and we dropped the line over there. That's why I know it was 60 feet, because we were down there trying to get seal pelts at that time.

So for anybody to think that ice cannot become a tremendous force, they're only fooling themselves.

We see the danger here, because when that icefield comes to a stop. . . I'll talk about the Borden side of it, because I'm more familiar with that. There's been some tremendous ice piles up on the Cape Tormentine side as well, but being more familiar with Borden, I'll concentrate on that.

At the back of the fuel tanks in Borden—anybody that's familiar with them—the ice will come in there and literally climb the banks of the shores. Now with this proposed bridge, as I said, the icefields are going to come up against the bridge piers and stop. As I've also said, the ice coming behind it is just going to keep coming. It's not going to stop. It's just going to go over the top and keep coming. And where it's going to go is going to depend on the force of the tide and the wind direction. There's no question about that. I mean, the tides and winds change so often in that strait that it's hard to predict what would happen on any one of these given occasions. But if you get the right combination of factors I know where it's going: it's going in on the smaller piers on the Borden shore and the reverse situation at the cape, depending on the winds.

Once that happens we are going to have ice laying on the shores, ice laying up against the bridge piers. You don't have to take my word for it. All you have to do is look at the MacLaren Plansearch study. There are predictions there of ice backing up as far as West Point.

I don't know what significance you would attach to that, but to me that tells me enough that I at least have to say to the committee members that to proceed with a bridge to Prince Edward Island at this time without a full-scale environmental assessment of the specific bridge design in my opinion is utter and complete nonsense.

I know that there are people in Prince Edward Island just praying and hoping every day that this project proceeds because of the jobs and for a lot of other reasons. But one of the things—and it's contained in my report here—that I can't buy. . . I'm getting a little off the subject of ice here, but this has always struck me as funny. Those people that say that once the structure is in place they can visualize all these thousands of people coming to Prince Edward Island just to see this structure—well you know I'm 51, coming 52 years of age, and I have never met anybody in my lifetime who went anywhere to see a bridge. I don't know who he is. I haven't run into him. But I know all kinds of people who have taken vacations to go

[Translation]

seront bloquées par les piliers du pont, elles s'accumuleront. C'est ce problème et ce danger qu'en tant que profanes nous voulons signaler à votre comité.

Beaucoup de choses ont été dites sur le sujet, mais je suis prêt à faire cette prédiction-ci: je suis personnellement convaincu—il y en a peut-être qui ne me prendront pas au sérieux—qu'avec ou sans pont nous continuerons de naviguer à cet endroit. Je ne sais pas combien d'années nous devons attendre, mais nous continuerons de naviguer dans le détroit de Northumberland.

J'ai déjà vu les glaces s'accumuler derrière les réservoirs à Borden. Lorsque j'avais à peu près 15 ans, j'ai vu l'embâcle atteindre une hauteur de 60 pieds, nous l'avons mesuré. Nous étions là pour prendre des peaux de phoques.

Les gens qui minimisent la force de la glace se leurrent.

Il y a danger, parce que lorsque le champ de glace est bloqué. . . Je parle pour le côté de Borden, parce que c'est celui que je connais le mieux. Il y a également eu d'énormes accumulations de glaces du côté de Cape Tormentine, mais je parle du côté de Borden pour l'instant.

Derrière les réservoirs à Borden—ceux qui connaissent l'endroit peuvent le confirmer—les glaces s'accumulent au point de monter sur la rive. Avec le pont proposé, elles seront bloquées par les piliers et s'immobiliseront. Plus loin derrière, elles continueront d'arriver. Elles ne s'arrêteront pas. La direction qu'elles vont prendre à ce moment-là dépendra de la force de la marée et de la direction du vent. Et les marées et les vents sont si changeant dans le détroit qu'il est difficile de savoir à quoi s'en tenir. Cependant, si un certain nombre de facteurs sont présents, les glaces risquent de se retrouver sur les petits quais de la rive de Borden ou ceux du cap en face, selon les vents.

Les glaces se retrouveront donc sur les rives, s'accumuleront à partir des piliers du pont. Je ne suis pas le seul à l'affirmer. La MacLaren Plansearch en fait état. Selon ses prévisions, les glaces pourraient s'accumuler jusqu'à West Point.

Je ne sais pas si vous jugez la situation de la même façon que moi, mais personnellement j'estime que si le comité va de l'avant avec le pont de l'Île-du-Prince-Édouard à ce moment-ci, sans une évaluation environnementale complète, il commet une erreur monumentale.

Je sais qu'il y a des gens de l'Île-du-Prince-Édouard qui prient tous les jours pour la réalisation du projet pour les emplois qu'il est censé engendrer et pour d'autres raisons. Il y a cependant un fait—le rapport ici en fait état—que je n'accepte pas. . . Je m'écarte un peu du sujet des glaces, mais c'est quelque chose que je trouve très étrange. D'aucuns prétendent qu'une fois la structure réalisée, les visiteurs viendront par milliers à l'Île-du-Prince-Édouard pour l'admirer—eh bien, j'ai 51 ans, j'en aurai bientôt 52, et je n'ai jamais eu connaissance que les visiteurs soient attirés par un pont. En revanche, bien des gens ont fait des croisières à bord de navires. Il y en a eu des centaines de milliers. Je suis avec la société depuis 33 ans. Je

[Texte]

aboard a ship. I know hundreds of thousands of them. I have 33 years with that company, and I failed to meet anybody—and there are a lot of bridge structures in this world—who has taken a vacation to go to see a bridge. There will be a few people in Atlantic Canada who will drive to have a look at it, but after they have seen it, will it have any effect on whether they come back to P.E.I.? I doubt it very much.

• 1140

I want to go back to the subject of ice. As I said at the beginning of my remarks, I do not think the Government of Canada should accept the conclusions of five ice experts with respect to ice in the Northumberland Strait. They would only be kidding themselves if they were willing to go along with that. If these ice experts are so convinced that they are right, why do they not come before the public where they can be properly questioned by people like captains who have operated in our service, or captains with the Department of Transport?

Another thing about these ice conditions, and I think the speaker before me referred to it, is the subject of bringing in ice-breakers if something should happen. I heard one a lot better than that when it comes to the subject of a fixed link. For a long time we heard that nothing could damage this bridge, that it will be that well built; if a ship hits it, the ship will sink. I have been laughing about that one for eight years, because we are going to have a navigation channel protected, but the bridge piers will be unprotected. Who can say which one of these bridge piers a ship might collide with? Nobody in this room can say—

Mr. Rideout: Mr. Sexton, for your information, Paul Giannelia testified yesterday that it is conceivable that a boat could hit the bridge and damage the bridge. That is clearly on the record now.

Mr. Sexton: Fine, I did not know if it was.

His answer to that, and this too must be a matter of record, was that service to P.E.I. could be out for 18 months. His answer was to go get the *Abegweit* and operate her out of Wood Islands, but the *Abegweit* will not operate out of Wood Islands. She draws too much water for Wood Islands. And where would he get her? Obviously, if you do away with the service somebody else will buy and operate her. And who has been operating our ships the most lately? Matane to Baie Comeau.

I want to talk about some of the remarks with regard to the delays with Marine Atlantic ferries. Again, I have to tell the committee that I think people are being misled. Yes, last summer we had delays on holidays. It is mostly on holiday weekends that long delays occur. Other than that, they are not long delays. We heard from one guy who said it would take a day to get there and a day to get back. Is it fair to our people to make a statement like that? A day to get to Prince Edward Island and a day to get back?

I do not have to convince anybody here. Go to the records. Marine Atlantic Ferries just took a survey and 95% of the people using the service are satisfied. What does that tell you? The surveys are out there for you people to look at. If they were being faced with the delays that people keep talking about, how could you get a 95% satisfaction rate? You could not do it.

[Traduction]

n'ai jamais rencontré qui que ce soit—et il y a beaucoup de ponts dans le monde—qui ait pris des vacances rien que pour aller voir un pont. Il y a peut-être un certain nombre d'habitants de la région Atlantique qui viendront voir le pont en voiture, mais ils ne le feront qu'une seule fois. Je doute fort qu'ils reviennent jamais à l'Île-du-Prince-Édouard.

Je reviens cependant aux glaces. Comme je l'ai dit au départ, le gouvernement du Canada ne devrait pas, à mon avis, accepter les conclusions de ces cinq glaciologues, relativement à la situation dans le détroit de Northumberland. Il ne ferait que se leurrer. Si ces experts sont si sûrs de ce qu'ils avancent, pourquoi ne sont-ils pas prêts à en discuter en public, alors qu'ils pourraient être interrogés par des gens comme les capitaines qui assurent le service, ou les capitaines du ministère des Transports?

Il y a un autre aspect à la question des glaces—l'orateur qui m'a précédé y a fait allusion—et c'est la venue des brise-glaces en cas d'incident. J'en ai entendu une bien meilleure encore, en ce qui concerne le raccordement permanent. On prétend depuis le début que rien ne pourra endommager le pont, qu'il sera solide à ce point; si un navire le heurte, c'est le navire qui coulera. J'en ris depuis huit ans, parce que le chenal sera protégé, mais les piliers du pont ne le seront pas. Personne ne peut dire exactement quel pilier sera heurté par un navire. Personne ici ne sait d'avance. . .

M. Rideout: Pour votre gouverne, monsieur Sexton, Paul Giannelia a témoigné hier qu'un navire heurtant le pont pourrait l'endommager. Donc, c'est déjà quelque chose qui figure au compte rendu.

M. Sexton: Très bien. Je ne savais pas s'il en avait été question.

Il a également dit, et il convient de le porter au compte rendu, que le service de pont à l'Île-du-Prince-Édouard pourrait être interrompu pendant 18 mois. Il recommandait que le *Abegweit* reprenne du service à partir de Wood Islands. Cependant le *Abegweit* ne peut pas naviguer à partir de là. Il exige un trop fort tirant d'eau. Et comment pourrait-il être obtenu? Si on met fin au service à cet endroit, le navire ira ailleurs. C'est pour la navette entre Matane et Baie Comeau qu'on utilise nos navires dernièrement.

Je voudrais également revenir sur la question des retards des traversiers de Marine Atlantique. Le comité est encore une fois induit en erreur. L'été dernier, nous avons effectivement eu des retards lors des fêtes. Ils se sont surtout produits lors des fins de semaine prolongées. Autrement, ils n'ont pas été très longs. Quelqu'un a affirmé qu'il fallait une journée pour l'aller et une autre pour le retour. Cela est-il juste pour nos gens? Faut-il vraiment une journée pour aller à l'Île-du-Prince-Édouard et une autre pour en revenir?

Je sais que je n'aurais pas de mal à convaincre qui que ce soit ici. Il suffit de consulter les dossiers. Marine Atlantique vient de faire un sondage et 95 p. 100 se sont dits satisfaits du service de traversiers. Les faits sont clairs. Si les retards étaient aussi longs qu'on l'affirme, comment pourrait-il y avoir un taux de satisfaction de 95 p. 100?

[Text]

And something that bothers me terribly about the fixed link, when you're talking about a \$1.5 billion project. . . I drive down to the terminals on many nights, and after September, at 8 p.m. and 9 p.m., I see four or five cars and eight or nine trucks trying to catch a \$100 million ferry. We're talking about a \$1.5 billion bridge. I mean, this is reality. I see it every day. I also see the realities on Fridays, when we have delays, but they're not serious delays.

In my report I think I also talk about the social effects on our people. You have people in this country committing major crimes who haven't been penalized the way we have. I have young people who have been knocked around now for ten years, not knowing whether to build a home. Some of my own family members are in that situation.

During all of this time, if you go back to the early studies on the fixed link, the government talked about how they would be so caring and how they would send people into the community to deal with all of these various problems. When they closed the base in Summerside, they appointed a crisis committee within weeks. We've been dealing with this stuff for ten years. Nobody has sent anybody to talk to our people. Nobody has spent five minutes talking with us about compensation, and I think there's an obvious reason for that. It's in my report.

Just a week ago I picked up a newspaper, the *Toronto Globe and Mail*. They're talking of paying the railway workers \$80,000 each, plus pensions. Well, I don't see why we're any different; we're government employees. If you are going to build a bridge, we should be looking at \$80,000 each for 600 people. That's another cost of the fixed link, roughly a half a billion dollars, if you want to figure it out for yourself. Maybe you don't want to give us \$80,000 if you build the link. If you give only the half, it's still a half a billion dollars, because you're retiring people 10 years before their time, at least. You're going to be paying them pension money. Our pension plan is guaranteed by your government. So if you deplete the plan, you have to put money back into it. None of those costs have been associated with this fixed link. It's probably time they were.

I guess I'm a person noted for having a lot to say about this subject, but there's a lot of things I haven't said about it, and this is one of them. I've been waiting for years for government people to show up at our doorsteps to ask what kind of problems we are facing. Are our people not the same as the people who were affected at the base? What's the difference here? Is it because we're not as well liked? My people are asking me these real questions. They're asking, if they all care so much, if the study meant what it said, why aren't they here? Well, they're simply not here.

In the House of Commons, I heard roaring laughter about the fact that you can't strike on a bridge. You've got short memories; they certainly tied the bridge up at Oka for a long while. Does anybody in this room really think a bridge couldn't

[Translation]

• 1145

Il y a un autre point qui me préoccupe beaucoup au sujet du raccordement permanent, qui implique une dépense de 1,5 milliard de dollars. . . bien des soirs, lorsque je me rends à la gare, passé le mois de septembre, à 20 ou 21 heures, je constate qu'il peut y avoir quatre ou cinq voitures et huit ou neuf camions qui attendent pour prendre un traversier de 100 millions de dollars. Ce pourrait être un pont de 1,5 milliard de dollars. C'est un fait. Je vois également ce qui se passe les vendredis, lorsqu'il y a de légers retards.

Dans mon rapport, je parle également des répercussions sociales. Il y a des gens au pays qui ont commis des crimes très graves, mais qui n'ont pas été punis comme nous l'avons été. Je vois des jeunes qui tuent le temps depuis dix ans, sans savoir s'ils doivent construire une maison ou non. Il y en a dans ma propre famille.

Tout ce temps, soit depuis les premières études sur le raccordement permanent, le gouvernement a parlé de se montrer attentif et d'aider les localités à régler leurs divers problèmes. Lorsqu'il a fermé la base de Summerside, il a créé un comité de crise dans les semaines qui ont suivi. Nous, nous éprouvons cette situation depuis dix ans. Personne n'est venu nous voir. Personne n'a passé cinq minutes à discuter avec nous d'une compensation possible ou d'autre chose. Je pense que c'est pour une raison bien évidente, et je l'indique dans mon rapport.

Il y a seulement une semaine, j'ai lu un article dans le *Globe and Mail* de Toronto. On y indiquait que les cheminots devaient recevoir 80 000\$ chacun, plus leur pension. Nous sommes dans la même situation; nous sommes également des employés du gouvernement. Si un pont est construit, nous avons droit à 80 000\$ chacun et nous sommes 600. C'est un coût qui s'ajoute à celui du raccordement permanent et qui représente environ un demi-milliard de dollars. Vous pouvez faire le calcul vous-mêmes. Vous ne voulez peut-être pas avoir à nous verser 80 000\$ chacun si vous décidez de construire le raccordement. Même avec la moitié de cette somme, le montant peut atteindre un demi-milliard de dollars, parce que des gens peuvent être forcés de prendre leur retraite, jusqu'à dix ans avant le temps. Vous devez leur payer des pensions. Notre régime de pension est garanti par le gouvernement. Vous devez remplacer l'argent que vous prenez dans la caisse. Ces coûts ne sont pas mentionnés lorsqu'il est question du raccordement permanent. Ils devraient l'être.

Je suis reconnu pour être loquace sur ce sujet, mais il y a encore beaucoup de choses que je n'ai pas dites. Entre autres, j'attends depuis des années que des représentants du gouvernement frappent à nos portes pour nous demander quels problèmes nous éprouvons. Ne sommes-nous pas aussi importants que les gens touchés par la fermeture de la base? Quelle différence y a-t-il? Sommes-nous plus mal aimés que les autres? Les gens de ma localité me posent ces questions. Ils se demandent pourquoi les représentants du gouvernement ne sont pas déjà là s'ils sont aussi bien intentionnés qu'ils le disent. Les gens du gouvernement brillent par leur absence.

À la Chambre des communes, lorsque quelqu'un a dit qu'il n'y avait pas de grève avec les ponts, les députés se sont esclaffés. Ils n'ont pas une très bonne mémoire. Lors de la crise d'Oka, il y a un pont qui a été mis hors service pendant

[Texte]

be unionized and organized? If it is, do you think it wouldn't be simpler to shut down a bridge than it would a number of ferries? When we go on strike, do you know how many different terminal points we have to close off to make that effective? I can tell you, it's about nine or ten. With a bridge it's simply the entrance to it and the exit to it. So that's just a pile of nonsense, for anybody who's thinking along those lines.

One of the things that disturbs me more than anything about the fixed link is the fact I have suggested to many island politicians that they send a delegation of people to British Columbia. I asked them why they didn't send people to British Columbia to see how they operate ferries in B.C. I say to you, the committee members, this could be part of an environmental assessment. Send people to British Columbia. Look at ferries that operate in other parts of this country as well as in United States and overseas, because the technology has changed a lot. There are a lot of technological changes that can speed up the time of the ferry and the way you load a ferry.

In British Columbia they have special methods for moving trucks. You know, that's our biggest problem in P.E.I. It's not so much the passenger service; it's the truckers. The truckers are all up in arms. But when you look at what the truckers' problems, the truckers' problems originated when the railways disappeared from P.E.I. Because we moved a lot of freight in the night-time hours. Once they took away the railway, the *John Hamilton Gray*, which is one of the ferries operating in that service, was outdated overnight. She was becoming outdated before that, but the minute this happened she was outdated, because every truck that goes aboard the *John Hamilton Gray* has to be backed aboard. Besides that, she'll take 14 to 16 tractor trailers, where on the *Abegweit* we've had as many as 39. A tremendous difference, but that's what happened.

• 1150

Truckers don't complain about the service on the *Abegweit* coming in. Trucks are just not delayed when the *Abegweit*'s around, but they're delayed when the *Gray* comes in. Then a back-up occurs, and by the time the *Abegweit* gets back she has to take that backlog out.

I might just add something else about the *John Hamilton Gray*. The *John Hamilton Gray* was a ship that was never designed for the P.E.I. service. It was a mistake from day one. I'm not knocking the vessel itself. The vessel has done what it can only do. The vessel was designed to operate in the P.E.I. service and also the Newfoundland service, with side loading doors. We don't load traffic on side doors in P.E.I., but that's the way the ship was designed. She was no good for either service. She was sent up to operate between Matane and Baie Comeau, and she's no good in that service because she doesn't suit.

In other ways, she's been a great ship. She's a great ice-breaker, no problem. There is good machinery. But the fact of the matter is that capacity-wise she's outdated.

[Traduction]

longtemps. Quelqu'un ici prétend-il vraiment que les employés d'un pont ne peuvent pas se regrouper en syndicat? Et n'est-il pas plus simple de fermer un pont que d'immobiliser un certain nombre de traversiers? Lorsque nous faisons grève, quelqu'un sait-il combien de gares nous devons fermer pour avoir une action efficace? Au moins neuf ou dix. À un pont, il n'y a que l'entrée et la sortie à contrôler. L'argument selon lequel il n'y a pas de grève avec les ponts ne tient tout simplement pas debout.

Ce que je me demande également très souvent dans ce contexte, j'en ai parlé à plusieurs politiciens de l'île, c'est pourquoi une délégation ne se rend pas en Colombie-Britannique. J'aimerais bien savoir pourquoi les politiciens n'iraient pas en Colombie-Britannique pour voir comment fonctionnent les traversiers de cette province. Une telle visite, membres du comité, pourrait entrer dans le cadre d'une évaluation environnementale. Allez en Colombie-Britannique. Allez dans les autres régions du pays, aux États-Unis, outre-mer, voir comment les traversiers sont utilisés et constatez à quel point la technologie a changé. La technologie s'est beaucoup améliorée en ce qui concerne le temps requis pour effectuer les trajets et charger les traversiers.

En Colombie-Britannique, on traite les camions de façon spéciale. Vous n'ignorez pas que c'est un problème à l'Île-du-Prince-Édouard. Ce ne sont pas les passagers comme les camions qui causent des difficultés. Les camionneurs protestent. Si vous remontez en arrière, cependant, vous pouvez constater que les problèmes des camionneurs ont commencé lorsque les chemins de fer sont disparus à l'Île-du-Prince-Édouard. Beaucoup de marchandises étaient transportées la nuit. Une fois les chemins de fer disparus, le *John Hamilton Gray*, l'un des traversiers affectés au service, est devenu désuet du jour au lendemain. Il avait déjà pris de l'âge, mais il est devenu encore plus démodé à compter de ce jour. Maintenant, chaque camion qui est chargé à bord du *John Hamilton Gray* doit monter à reculons. Pour cette raison, il ne peut accueillir que 14 ou 16 camions-remorques, tandis que le *Abegweit* en prend jusqu'à 39. La différence est énorme.

Les camionneurs ne se plaignent pas du service du *Abegweit* lorsqu'ils arrivent. Ils ne sont pas retardés avec le *Abegweit*, mais ils le sont avec le *Gray*. Il y a des camions qui doivent attendre. Ce n'est que lorsque le *Abegweit* revient qu'il peut les prendre à bord.

J'ajouterais ceci au sujet du *John Hamilton Gray*. Il n'a jamais été conçu pour le service à l'Île-du-Prince-Édouard. Il s'est révélé une erreur à compter du premier jour. Je ne dénigre pas le navire lui-même. Il est utilisé à la mesure de sa capacité. Il a été construit de façon à pouvoir servir à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve, avec des portes latérales. Nous ne chargeons pas les traversiers de cette façon à l'Île-du-Prince-Édouard. Le navire ne s'est pas révélé utile à un endroit ou à l'autre. Il a été envoyé pour assurer le service entre Matane et Baie-Comeau. Même là, il n'a pas donné de bons résultats.

Autrement, c'est un excellent navire. Il peut agir comme brise-glace sans problème. Il a de bonnes machines. Sur le plan de la capacité, cependant, il est devenu désuet.

[Text]

I'll conclude, but before I answer any questions, could we just make a point? Could we make the report on the economic impact of the withdrawal of Marine Atlantic ferry services prepared for the Canadian Labour Congress part of the record?

The Chairman: The answer is yes, we will accept that as part of the record, if the members agree.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I propose to give each group five minutes and you can split it up any way you want. Mr. Butland, you will be the lead-off questioner.

Mr. Butland: Welcome to Ottawa. The previous witnesses suggested that Marine Atlantic employees had been muzzled. You're a part of that group, right, Mr. Sexton?

Mr. Sexton: Yes.

Mr. Butland: You certainly don't appear to be muzzled.

Mr. Sexton: I think what the previous speaker meant was that the company itself had to rely on me, and I have enough people relying on me, I don't need that burden placed on me. I should only have to speak for the employees. As a crown corporation, they have been told to stay out of the debate. That is common knowledge around there, and as I said, that's placed an unfair burden on me. I have enough roles to play in trying to express my environmental concerns and my concerns for the employees, but I have to acknowledge to you that yes, I have also been placed in that awkward position.

Mr. Butland: So your suggestion is that the management of the crown corporation have been told to stay out of this debate?

Mr. Sexton: Yes, and I think it's a sad part of this whole affair, because I believe the company have a lot of good statistics and a lot of good reports that could have altered the campaign in this issue to a great degree, and maybe we wouldn't even be sitting here today.

Mr. Butland: I'll make another reference to the previous witnesses. Mrs. Livingstone ended her testimony clearly suggesting that they were against this project. She ended with a proviso saying that for heaven's sake, if you go ahead, make sure you have a full environmental study. Do you also put that proviso on it, or are you not amenable to any provision that this project go ahead?

• 1155

Mr. Sexton: After ten years of this debate, if there were an environmental assessment review panel appointed and that panel come in with a recommendation to proceed, there would be no further arguments from us. I have looked at this project from so many different points of view that if a proper panel were in place and approved a bridge design, it would be acceptable to me at this point in time.

That's in view of everything that has gone on, including the court action and whatever. I had a lot of problems with it, and probably should have defended a gentleman by the name of Douglas MacFarlane more than I did. He argued about ice to the west of the bridge. Whenever I saw the MacLaren Plansearch study I satisfied myself that the concerns I had about ice were legitimate. I think this project should be subject to a panel that would look at that question in depth. That question

[Translation]

Je termine, mais auparavant, j'aimerais savoir quelque chose. Serait-il possible d'annexer au compte rendu le rapport sur l'impact économique du retrait des services de traversiers Marine Atlantique, préparé par le Congrès du travail du Canada?

Le président: Oui, si les membres sont d'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: Je propose que chaque groupe ait cinq minutes, réparties au choix. Monsieur Butland, pour commencer.

M. Butland: Bienvenue à Ottawa. Les témoins précédents ont émis l'avis que les employés de Marine Atlantique avaient été muselés. Vous faites partie de ce groupe, monsieur Sexton?

M. Sexton: Oui.

M. Butland: Vous ne donnez certes pas l'impression d'être muselé.

M. Sexton: Ce que voulait dire l'orateur précédent, je pense, c'est que la société elle-même se fiait à moi. Or, il y a déjà suffisamment de gens qui se fient à moi. Je n'ai pas besoin de ce fardeau supplémentaire. Je parle déjà au nom des employés. Comme la société est une société de la Couronne, elle est censée rester à l'écart de la discussion. C'est plus ou moins entendu. Ce qui fait que je me retrouve dans une situation difficile. Je dois déjà faire valoir mes préoccupations sur le plan de l'environnement et les préoccupations des employés. Je suis dans une situation délicate.

M. Butland: Vous laissez entendre que la direction de la société de la Couronne a reçu l'ordre de se tenir à l'écart de la discussion?

M. Sexton: Oui, malheureusement, parce qu'elle détient de bonnes statistiques et de bons rapports qui auraient pu modifier considérablement l'issue de cette campagne. Nous ne serions peut-être pas là aujourd'hui si la société avait pu intervenir.

M. Butland: Je reviens sur une autre observation des témoins précédents. M^{me} Livingstone a terminé son exposé en disant qu'elle était contre le projet mais que s'il devait aller de l'avant, il devait au moins être précédé d'une étude environnementale complète. Faites-vous la même concession ou rejetez-vous d'emblée le projet?

M. Sexton: Après dix ans de discussions, si une commission d'évaluation environnementale est nommée et qu'elle en vient à la conclusion que le projet peut aller de l'avant, nous sommes prêts à laisser tomber notre opposition. J'ai étudié le projet sous beaucoup d'angles et je suis prêt à accepter la décision d'une commission dûment établie si elle approuve le plan d'un pont.

Je le dis, compte tenu de tout ce qui s'est passé, y compris l'action devant les tribunaux. J'avais beaucoup d'objections, et j'aurais probablement dû appuyer plus fermement un dénommé Douglas MacFarlane. Il s'inquiétait des glaces à l'ouest du pont. Lorsque j'ai pris connaissance du MacLaren Plansearch, j'ai pu constater que mes craintes au sujet des glaces étaient justifiées. Je pense donc que le projet devrait être soumis à une commission pour une étude en profondeur. À mon sens, c'est

[Texte]

needs to be addressed in depth. I think not to do that is to make a very bad decision. If there's a question remaining about a fixed link to Prince Edward Island... that is the single biggest concern that I have, although I do have other concerns.

Personally, I'm not in favour of a bridge. I think we have a special relationship with the tourists who come to P.E.I., and I would like to see it remain that way. We as ferry workers develop a relationship with people travelling there, and I think that's part of P.E.I. and should remain part of P.E.I.

The Chairman: Mr. Butland, I would invite you to submit to me any other questions you might have.

Mr. Sexton and Mr. MacKay, would you undertake to answer, within 48 hours of receipt, whatever written questions we might have of you? Let the record show that they agree.

Our next questioners will be from the Progressive Conservative Party.

Mr. Worthy: Mr. Chairman, there was something that should have been put on the record earlier. Yesterday the witnesses indicated that there could be damage to the link. They went through various scenarios and their assessment was made on the basis of what they referred to as a "drunken captain scenario". I don't know where that terminology came from, but it was used by the witness. Not only would it depend on a situation where the captain was drunk, but also that he was at the wheel and drunk. So he did in fact accept that there could be damage, but it was under very peculiar circumstances.

By the way, I am not on either side of the debate. I'm from British Columbia, which you referred to several times. I actually grew up on the island. In fact, I worked on the ferries for a number of years after I dropped out of school. My experience in British Columbia has been that if we had a chance to have a fixed link to the island, people would be very happy. It's been studied for a long time. Of course the distances are huge and the conditions are quite different, but we do have as efficient a ferry service as you can possibly get. Having sat in line-ups for in some cases half a day just to get on a ferry, even when they're efficient... it's a terrible situation, and I know of many people who have contemplated going on a rush weekend or something, but they just don't go because they realize it would take far too long.

Your analysis of the employee costs, when you were talking about \$500 million, could you run through the numbers again for me? You were dealing with \$80,000, which was something you got from a report at CNR.

• 1200

Mr. Sexton: There's been a great debate about that during this whole period of time. But I can assure you that the numbers are in the order of around 600 people who would be affected and lose their jobs.

Mr. Worthy: How many of those are full-time?

Mr. Sexton: I think, again, that's something that's misunderstood. Most of the people at Marine Atlantic are pretty well full-time. We have some part-time staff. And by the way, we as a corporation employ more people in the summertime

[Traduction]

absolument nécessaire. Autrement, la décision risque beaucoup d'être la mauvaise. S'il y a encore des doutes sur ce plan relativement au raccordement permanent à l'Île-du-Prince-Édouard... Mes préoccupations sont sur ce plan surtout, même s'il y en a d'autres.

Je dois dire que je ne suis pas personnellement en faveur d'un pont. J'estime que nous avons des rapports spéciaux actuellement avec les touristes qui viennent à l'Île-du-Prince-Édouard et j'aimerais que ces rapports soient maintenus. En tant que travailleurs sur les traversiers, nous établissons des liens avec les voyageurs. Nous considérons que cette situation est particulière à l'Île-du-Prince-Édouard et nous souhaitons qu'elle soit maintenue.

Le président: Monsieur Butland, si vous avez d'autres questions, confiez-les moi.

Monsieur Sexton et monsieur MacKay, vous engagez-vous à répondre dans les 48 heures à quelque question écrite que ce soit? Le compte rendu doit indiquer qu'ils sont d'accord.

Les prochains intervenants seront du Parti progressiste-conservateur.

M. Worthy: Monsieur le président, il y a une précision qui aurait dû être portée au compte rendu un peu plus tôt. Les témoins d'hier ont indiqué qu'effectivement le raccordement pourrait être endommagé. Ils ont examiné diverses possibilités, mais ont insisté sur ce qu'ils ont appelé «le scénario du capitaine ivre». Je ne sais pas de quoi ils se sont inspirés. Non seulement, donc, il fallait que le capitaine du navire soit ivre, mais également qu'il soit à la barre. Il pouvait y avoir des dommages au raccordement, mais seulement dans des circonstances très particulières.

Soit dit en passant, je ne prends pas parti dans la discussion. Je suis de la Colombie-Britannique, une province qui a été citée à plusieurs reprises aujourd'hui. J'ai grandi de fait dans une île. J'ai travaillé sur le traversier pendant un certain nombre d'années après avoir abandonné l'école. D'après ce que je sais de la situation en Colombie-Britannique, un raccordement permanent avec l'île ferait le bonheur des gens. Le sujet fait l'objet d'études depuis des années. Les distances sont énormes et les conditions sont différentes, mais le service de traversiers est aussi efficace que possible. Même là, les files sont si longues qu'il faut parfois compter une demi-journée pour monter à bord du traversier... La situation peut être extrêmement difficile. Il y a des gens qui renoncent à une excursion rapide de fin de semaine car à la réflexion, ils se rendent compte qu'ils n'auront pas assez de temps.

Pourriez-vous m'expliquer encore une fois de quelle façon vous arrivez à 500 millions de dollars pour ce qui est des coûts reliés aux employés? Vous partiez d'un montant de 80 000\$, que vous aviez vu dans un rapport du CN.

M. Sexton: Le sujet a été longuement discuté ces dernières années. Je peux cependant vous assurer que le nombre est de l'ordre de 600 pour ce qui est des employés qui risquent de perdre leurs emplois.

M. Worthy: Combien sont des employés à plein temps?

M. Sexton: C'est encore un point qui est mal compris. La plupart des employés de Marine Atlantic sont des employés à plein temps. Il y en a qui sont à temps partiel. Soit dit en passant, en tant que société, nous employons plus de gens l'été

[Text]

than any single other outfit in P.E.I. at those wage rates. We usually hire 40 to 50 people. Those are the people who are part-time, those and the people preceding them the year before. So we don't have that many what we call part-time people. They're mostly full-time employees. Something again that's misunderstood is that they come from various union organizations: the Brotherhood of Maintenance Employees. . .

Mr. Worthy: Maybe it's the terminology. Maybe instead of part-time, should I have used temporary? In other words, summer. Because we had evidence yesterday, and I forget the exact numbers, but the total number of employees was 650 and there were 400 and some odd, I think it was about 425, who were year-round and the rest were what they refer to as seasonal or temporary workers. Would you concur with those numbers?

Mr. Sexton: No, I would have a little difficulty with that. As I said, most of our people are pretty well part-time. I should know because I service most of the—

Mr. Worthy: I think you're meaning to say full-time, not part-time.

Mr. Sexton: Oh, full-time, sorry.

The Chairman: Mr. Worthy, I hate to interrupt. I wonder if you could submit your further questions in writing. I go now to Mr. Rideout.

Mr. Rideout: I will be brief. As I understand it, the generic study indicated that ice was a major problem and that the project should not go ahead because of the ice problem to which you refer. I also understand there have been a number of experts who have taken a look at the ice situation, some who have said yes and some who have said no. Have you had an opportunity to analyse those further studies and have you any comments with respect to those studies and what they indicated to you as they relate to ice, which, as I understand it, is your major concern in that area?

Mr. Sexton: I think that's been one of my big disappointments with what has happened. I don't mean to extend the answer to your question, but I think you have to go back and look at what my problem is. My problem is with the process of this project. This process, in my opinion, does not have integrity. If it did, then I would be able to answer your question and say yes, I looked at what they analysed. But that's the problem. There was no public participation to analyse what those experts came up with.

If you go back to the panel's decision that came out in August 1990, and turned the project down, I think the integrity of that panel was destroyed whenever it was decided to proceed with the project without involving that panel.

By the way, up until a few days ago I didn't know just when it was decided or who determined that the panel's decision should be ignored, but I now have the answer to that question. It was the premier of our province. A month later after having said to the people of Prince Edward Island we all have to accept the panel's decision and I'm calling for improved ferry service, he writes to the federal Minister of Public Works and suggests that there are ways around the panel. Well, I would agree with that. I can read as well. I read the environmental assessment review guidelines and I realize what the guidelines say.

[Translation]

à ces taux de rémunération que n'importe quelle autre entreprise de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous en embauchons de 40 à 50. Ce sont les gens qui travaillent à temps partiel, eux et ceux qui sont venus l'année précédente. Nous n'avons donc pas beaucoup de gens à temps partiel. Nous avons surtout des employés à plein temps. Ce qu'il faut savoir également, c'est que ces gens viennent de divers syndicats: la Fraternité des préposés à l'entretien. . .

M. Worthy: J'ai peut-être utilisé le mauvais terme. J'aurais peut-être dû parler d'employés temporaires ou d'employés saisonniers. Nous avons entendu hier, je ne me souviens plus des chiffres exacts, que sur 650 employés, 400 ou 425 à peu près étaient des employés à plein temps, les autres étant des employés saisonniers ou temporaires. Êtes-vous d'accord avec les chiffres?

M. Sexton: Non, pas tout à fait. Comme je l'ai dit, la plupart de nos employés sont des employés à temps partiel. Je suis bien placé pour le savoir parce que. . .

M. Worthy: Je pense que vous voulez dire des employés à plein temps.

M. Sexton: Oui, à plein temps, je vous demande pardon.

Le président: Excusez-moi, monsieur Worthy, mais je vous demanderais de me soumettre vos autres questions par écrit. Je dois maintenant céder la parole à M. Rideout.

M. Rideout: Je serai bref. Si je comprends bien, l'étude générique a indiqué que les glaces constituaient un problème de taille et que le projet ne pouvait pas aller de l'avant pour cette raison. Si je comprends bien également, un certain nombre d'experts ont examiné la question des glaces et en sont venus à des conclusions différentes. Avez-vous eu l'occasion d'examiner ces autres études et êtes-vous en mesure de les commenter pour ce qui est du problème des glaces, qui vous préoccupe particulièrement, si je comprends bien?

M. Sexton: Je pense que c'est là une de mes plus grandes déceptions face à la situation. Je ne cherche pas à prolonger ma réponse à votre question, mais je dois remonter un peu en arrière. Ma préoccupation majeure a trait au processus qui entoure ce projet. À mon avis, il n'est pas intègre. S'il l'était, je pourrais répondre à votre question, dire oui, j'ai examiné ces données. Le problème est qu'il n'y a pas eu de participation du public, que le public n'a pas eu l'occasion d'analyser l'avis des experts.

Prenez la décision de la Commission rejetant le projet en août 1990. La Commission a perdu toute intégrité lorsqu'il a été décidé d'aller néanmoins de l'avant avec le projet.

Soit dit en passant, jusqu'à il y a quelques jours, j'ignorais quand il avait été décidé et qui avait décidé d'ignorer les conclusions de la Commission. Je sais maintenant que c'est le premier ministre de la province qui a pris la décision. Un mois après avoir affirmé à la population de l'Île-du-Prince-Édouard que la décision de la Commission devait faire foi et que le service de traversiers devait être amélioré, il écrivait au ministre fédéral des Travaux publics pour lui faire part de la façon dont la Commission pouvait être contournée. Je suis bien d'accord. Je sais lire. J'ai lu les lignes directrices touchant l'évaluation et l'examen en matière d'environnement.

[Texte]

Also, in his statement he said that this must have integrity, whatever process has been put in place must have integrity. He also said that it should include the public. But it hasn't included the public. We have no access to the environmental committee that's approving the ice experts' report. After all, that's what happened. They appointed the ice experts and an environmental committee. The environmental committee said they accept the opinion of the ice experts. But there's no way the public can question what the ice experts found out, that—

Mr. Rideout: Are you not allowed to have the reports?

• 1205

Mr. Sexton: Not that report. I've got reports from the environmental committee itself. In fact I have it in front of me here. It says here:

With respect to the results of the ice committee, the members of the environmental committee are relying on the professional judgment of the ice experts to make decisions regarding ice-out requirements.

That's the very thing that bothers me, that we may be making the greatest mistake of our lives if we don't look into this problem of ice and put some public credibility into it.

I think I answered the previous speaker by saying that's what an environmental assessment would do and we wouldn't have this problem.

Mr. Worthy: Can I make a point of fact or order for the record?

The Chairman: Point of information, Mr. Worthy.

Mr. Worthy: In the final report of the ice committee, they indicate that:

Following its initial deliberations the ice committee issued a progress report in April 1991 and participated in a public and media interaction. The final report contains the modifications made to its work as a result of those public contacts as well as the results of their review of the specific designs submitted.

So there's obviously quite a difference, sir.

Mr. Sexton: If I could—

The Chairman: I don't want to open up debate here. We have a statement made and then another statement made, and that's how the record will show it. You're quoting from what study, Mr. Worthy?

Mr. Worthy: This is the final report of the ice committee of December 20, 1991.

The Chairman: The members all have that in the documentation, is that correct?

Mr. Rideout: That's where I was leading to. But I think what's critical—and even if it does take an extra few minutes, I'm sure no one would mind—is that we should get this point on the record and dealt with, because ice is the critical aspect, and I don't think there's much doubt about that from anybody's point of view.

What you're saying is that you haven't had an opportunity, but the information we've been given says that there was in fact opportunity given for public input and study and all the rest. So I'd be interested to hear what the witnesses had to say, but I know that my colleague has a question and I don't want to interfere with that.

[Traduction]

Dans sa déclaration, le premier ministre de la province insistait également sur la nécessité de mettre en place un processus intègre. Il se disait prêt à inclure le public dans ce processus. Ce n'est cependant pas ce qui s'est passé. Nous n'avons pas accès au Comité de l'environnement qui doit approuver le rapport des glaciologues. Les choses se sont passées de cette façon. On a nommé des glaciologues et un Comité de l'environnement. Le Comité de l'environnement s'est dit prêt à accepter les conclusions des experts. Cependant, le public ne peut pas poser de questions aux experts. . .

M. Rideout: Pouvez-vous obtenir les rapports?

M. Sexton: Pas ce rapport-là. J'ai le rapport du Comité de l'environnement lui-même. En fait, je l'ai sous les yeux. On y dit:

Quand aux résultats du Comité sur la glace, les membres du Comité de l'environnement se fient à l'opinion professionnelle des glaciologues dans leurs décisions sur les exigences en matière de déglacement.

C'est cela qui me dérange, le fait que nous faisons peut-être la plus grande erreur de notre vie si nous n'étudions pas ce problème de glace et si nous ne présentons pas des solutions crédibles pour le public.

J'ai, je crois, répondu à votre prédécesseur en disant que c'est à cela que servirait l'évaluation environnementale et que nous n'aurions pas ce problème.

M. Worthy: Puis-je faire un appel au Règlement ou faire une observation, aux fins du compte rendu?

Le président: À titre informatif, monsieur Worthy.

M. Worthy: Dans son dernier rapport, le Comité sur la glace dit:

Après ses premières délibérations, le Comité sur la glace a produit un rapport d'activité en avril 1991 et participé à une séance avec le public et les médias. Le rapport final contient des modifications apportées par suite de ces consultations avec le public et des résultats de l'examen fait par le comité des plans qui lui ont été soumis.

Ce n'est pas du tout la même chose, monsieur.

M. Sexton: Permettez-moi. . .

Le président: Évitions la discussion. Il y a là deux déclarations, et c'est ainsi qu'on pourra les lire au compte rendu. Quelle étude citez-vous, monsieur Worthy?

M. Worthy: Il s'agit du rapport final du Comité sur la glace, daté du 20 décembre 1991.

Le président: Les membres du comité ont tous ce rapport dans leur documentation, n'est-ce pas?

M. Rideout: C'est là que je voulais en venir. Même si cela prend encore quelques minutes, je suis certain que personne ne s'en offusquera, j'estime qu'il est essentiel d'inscrire ce problème à l'ordre du jour et de le régler, parce que la glace est un problème critique, cela ne fait aucun doute pour qui que ce soit.

Vous dites que vous n'avez pas pu le faire, mais d'après les renseignements qui nous ont été transmis, il a en fait été possible d'obtenir l'opinion du public, de réaliser des études, etc. Je serais donc intéressé à entendre l'opinion du témoin, mais je sais que mon collègue a une question à poser et je ne voudrais pas le priver de l'occasion de le faire.

[Text]

The Chairman: We're going to bypass your colleague this time. We'll take his as a written question, but I will permit the answer to this specific allegation that you did not have a chance to participate. Would you address yourself to that, sir?

Mr. Sexton: Yes. This is really surprising that the committee would think... I have a copy of that ice committee report as well, but what I'm saying to you is that there was no opportunity in a public forum of any kind on Prince Edward Island for people to put questions to this ice committee. I don't know exactly what you're referring to, but I can assure you that this ice committee never came before the public.

The Chairman: I want to bring this part of our deliberations to a close, colleagues.

Mr. Rideout: Mr. Chairman, just one little thing. I know we're anxious to go and all the rest, and I don't have that information with me, but I think somehow we have to get clarification of the point. My understanding is that the ice committee and all of their reports were made available and that there was some public discussion with respect to that. Somehow we have to get to that answer, because it becomes critical.

Mr. Casey: Mr. Chairman, don't we have the ice committee coming?

The Chairman: I believe we do, on the sixteenth, and I think that question should be put to them at that time.

Mr. Rideout: But these people are saying that they were denied, and they're on record as saying they were denied an opportunity to see that material and to ask questions, or to get information or to make a submission. We've got contrary information, and I think we should determine whether these gentlemen were in fact denied an opportunity.

The Chairman: May I suggest to the committee that what we do is we take this very question, and I, as your chairman, will put this question directly to our next witnesses as they come in, as the first question. If you will agree to that, I will take it upon myself—

Mr. Rideout: That's fine.

The Chairman: —and the clerk will prepare the specific question that you want to ask.

Mr. Rideout: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I do thank you, Mr. Sexton and Mr. MacKay, for appearing before us. I remind you of your commitment to answer our questions in writing by 48 hours after you have received them. We will fax them to you.

Colleagues, I have two pieces of housekeeping. The first is I'd like a mover stating that reasonable living expenses and travelling expenses be paid to the representatives from Islanders for a Better Tomorrow and Islanders for a Free Ferry Service who appeared before this committee on Thursday, March 11.

[Translation]

Le président: Je ne donnerai pas la parole maintenant à votre collègue. Il devra poser sa question par écrit. Cependant, je permettrai au témoin de répondre à votre allégation selon laquelle vous n'avez pas eu l'occasion de participer au processus. Voulez-vous y répondre, monsieur?

M. Sexton: Oui. Il est étonnant de voir que le comité pourrait penser... J'ai également un exemplaire du rapport du Comité sur la glace, mais ce que je dis, c'est qu'il n'y a pas eu d'occasions pour les gens de l'Île-du-Prince-Édouard de poser des questions à ce comité dans le cadre d'une tribune publique. Je ne sais pas exactement à quoi vous faites allusion, mais je puis vous assurer que ce Comité sur la glace ne s'est jamais présenté devant le public.

Le président: Permettez-moi de mettre fin, chers collègues, à cette partie de nos délibérations.

M. Rideout: Monsieur le président, un instant. Je sais que nous avons tous hâte de nous en aller, et je n'ai pas les renseignements nécessaires sous les yeux, mais j'estime que nous devons obtenir des précisions sur ce point. Je crois savoir que le Comité sur la glace a consulté la population et mis à la disposition de celle-ci tous ses rapports. Il y a eu des discussions publiques à cet égard. Nous devons obtenir une réponse à cette question, puisque le problème devient critique.

M. Casey: Monsieur le président, n'entendrons-nous pas le Comité sur la glace?

Le président: Je crois que oui, le 16. C'est à ses représentants qu'il faudra poser la question ce jour-là.

M. Rideout: Mais les témoins disent qu'ils n'ont pas eu l'occasion de discuter avec le comité; il sera écrit au compte rendu de notre séance qu'ils n'ont pas eu l'occasion de consulter les documents et de poser des questions, non plus que d'obtenir des renseignements ou de présenter un plaidoyer. Nous possédons des renseignements à l'effet du contraire, et il faudra déterminer ce qui en est.

Le président: Permettez-moi de faire une suggestion. Conser-vons cette question et, à titre de président, je la poserai directement à nos prochains témoins, dès le début. Si vous êtes d'accord, je m'en occuperai moi-même.

M. Rideout: D'accord.

Le président: ...et le greffier préparera la question que vous souhaitez poser.

M. Rideout: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs Sexton et MacKay, de votre témoignage. Permettez-moi de vous rappeler que vous vous êtes engagés à répondre à nos questions par écrit dans les 48 heures après leur réception. Nous vous les enverrons par télécopieur.

Chers collègues, nous avons deux questions de gestion interne. Premièrement, quel qu'un peut-il proposer que soient remboursés les frais de déplacement et de subsistance raisonnables payés par les représentants de Islanders for a Better Tomorrow et de Islanders for a Free Ferry Service, qui ont comparu devant notre comité le jeudi 11 mars?

Mr. Butland: I so move.

M. Butland: J'en fais la proposition.

[Texte]

Motion agreed to

The Chairman: You may leave all of your papers in this room. I will see to it that the door is locked and will be reopened for us when we continue deliberations at 3:30 p.m.

This meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1530

The Chairman: Good afternoon ladies and gentlemen. We're going to continue our deliberations on Bill C-110. I have agreement from all parties that because I have been called out on an urgent matter, Mr. Casey will be taking the chair in my absence. I'll return as soon as I can. Are we in agreement with that?

Some hon. members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Our first witness is Dr. Townley from Acadia University. We welcome you to the committee and invite you to proceed.

Professor Peter Townley (Department of Economics, Acadia University): Mr. Chairman, I have a presentation which is on overheads. Do I have your permission?

The Acting Chairman (Mr. Casey): You certainly do.

Prof. Townley: Mr. Chairman, the study I'm distributing to the committee contains three items. One is the guide to the presentation. My involvement with the fixed link project stems from having published a critique of the 1987 Fiander-Good cost-benefit analysis that was commissioned by Public Works Canada.

The second part of the package I distributed is a copy of that paper published in *Policy Options*. The third part is another paper commissioned by Public Works Canada of Gardner Pinfold, who was asked to look into my paper and the original Fiander-Good analysis. Gardner Pinfold corroborates my analysis and conclusions.

I'd like to try to explain why the original Fiander-Good cost-benefit analysis is seriously flawed to the point where the conclusion is that the economic viability of a bridge across the Northumberland Strait has not been established. Indeed, of the options examined, it would appear that the current ferry service is best. I also have some suggestions on how to proceed.

I want to run through the Fiander-Good analysis briefly. The terms of reference given in 1987 by Public Works Canada are fairly straightforward. Fiander-Good were only asked to consider five options: the current ferry service; building a bridge and shutting down the Caribou-Wood Islands Service; building a bridge and keeping the Caribou-Wood Islands Service; building a rail tunnel and closing the Caribou-Wood Islands Service; and building a rail tunnel and keeping the Caribou-Wood Islands Service running. Those are all the options they considered.

They were instructed to look at the benefits and costs in various categories. All dollar figures are expressed in 1987 dollars, so back then the estimate of the cost of a bridge was \$630 million and a rail tunnel was \$543.5 million. Given the

[Traduction]

La motion est adoptée

Le président: Vous pouvez laisser tous vos documents dans cette salle. Je verrai à ce que la porte soit fermée à clé et qu'elle soit ouverte lorsque nous reprendrons nos délibérations à 15h30.

La séance est levée.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Bon après-midi, mesdames et messieurs. Nous allons poursuivre nos délibérations au sujet du projet de loi C-110. Tous les partis sont d'accord pour que M. Casey occupe la présidence, étant donné que je dois m'occuper d'une affaire urgente. Je vais revenir dès que je le pourrai. Somme-nous d'accord là-dessus?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Casey): Notre premier témoin est M. Townley, de l'Université Acadia. Nous vous souhaitons la bienvenue au comité. Je vous prie de nous donner votre exposé.

M. Peter Townley (professeur, Département d'économie, Université Acadia): Monsieur le président, mon exposé comporte des acétates. Ai-je votre permission?

Le président suppléant (M. Casey): Certainement.

M. Townley: Monsieur le président, l'étude que je fais distribuer au comité comporte trois éléments, dont un aide-mémoire pour l'exposé. Je me suis tout d'abord intéressé au projet d'un raccord permanent en publiant une critique de l'analyse avantages-coûts Fiander-Good de 1987, commandée par Travaux publics Canada.

Cette critique constitue le deuxième document que je vous ai distribué. Il s'agit d'un article publié dans *Policy Options*. Le troisième élément est le rapport de Gardner Pinfold, société à laquelle Travaux publics Canada a demandé de se pencher sur mon article aussi bien que sur l'analyse Fiander-Good. Gardner Pinfold corrobore mon analyse et mes conclusions.

Je vais vous expliquer de mon mieux pourquoi l'analyse avantages-coûts Fiander-Good comporte de si graves lacunes qu'il n'est pas possible de conclure à la viabilité économique d'un pont enjambant le détroit de Northumberland. Il semble même que, parmi les options étudiées, la plus avantageuse soit celle du Service de traversier actuel. J'ai d'ailleurs quelques recommandations à cet égard.

Je vais parcourir rapidement l'analyse Fiander-Good. Le mandat donné par Travaux publics Canada en 1987 est passablement explicite. On ne demandait à Fiander-Good de ne considérer que cinq options: le service de traversier actuel, la construction d'un pont et l'interruption du Service Caribou-Wood Islands; la construction d'un pont et le maintien du Service Caribou-Wood Islands; la construction d'un tunnel ferroviaire et l'interruption du Service Caribou-Wood Islands; et enfin la construction d'un tunnel ferroviaire et le maintien du Service Caribou-Wood Islands. C'est là l'ensemble des options qui ont été envisagées.

On avait demandé aux experts-conseils d'étudier les avantages et les coûts selon diverses catégories. Toutes les valeurs en dollars sont exprimées en dollars de 1987, de sorte que, à l'époque, le coût estimatif du pont était de 630 millions

[Text]

categories of costs and benefits, Fiander-Good set out base-case assumptions to begin the comparison. They were simply trying to find a method of getting people from Cape Tormentine to Borden in the cheapest possible way, from a social perspective.

Their conclusions stem from those assumptions. Some of them are rather technical, and I'll get back to them. Having established those assumptions to begin the analysis from, the idea is to change each one of them slightly and then examine the resulting case. Those are the assumptions for the base case, which I am going to be calling case one throughout.

• 1535

By altering the assumptions I generated an additional eight cases, so just use a different discount rate and change the way we measure the cost of labour. Since it is only an estimate of the rail tunnel and bridge, ask what happens if it costs 20% more or 20% less. In cases one through eight, the increase in corporate income taxes that would result from either a rail tunnel or a bridge are counted as a benefit to the project. In case nine, they are not counted.

This first table is a summary of Fiander-Good's results, upon which they base their recommendations. You are looking for the lowest net social cost. The handout you have shows all five cases and the other two rail tunnel options. I haven't put them on this overhead because the rail tunnel is never the least costly option under any circumstances. We are left with three options now: the status quo, the current ferry service; just the bridge and cut out the Caribou-Wood Islands ferry; or just the bridge and keep the Caribou-Wood Islands ferry. The asterisk in each case marks the lowest cost and alternative. Out of the nine cases, three times the status quo is the best, three times the bridge only is the best, and three times the bridge and ferry is the least cost. It's a three-way tie, so to speak.

The conclusion Fiander-Good came up with was that at a standard discount rate—at least standard as far as cost-benefit analysis goes—of 10%, society should be rather indifferent of the options. If a bridge was built, there are no big benefits and no big costs. The same would apply to the ferry. It certainly is not definitive in favour of one option or the other.

The problem with the Fiander-Good study is that there are a number of rather elementary methodological errors. Let me show you a few errors.

In cases one through eight, there would be additional traffic across a bridge or through a rail tunnel. Revenues would increase to the fixed link operator and corporate income taxes would be paid. Cases one through eight count those extra tax revenues to the government as a benefit. That is fine, except if they are to be counted as a benefit to the government, they must be counted as a cost to the operator. They cancel out.

[Translation]

de dollars et celui d'un tunnel ferroviaire de 543,5 millions de dollars. Selon les catégories de coûts et d'avantages, Fiander-Good a établi, à des fins de comparaison, les hypothèses d'un cas de référence. Les experts-conseils cherchaient tout simplement à trouver la méthode la moins coûteuse, dans une perspective sociale, de déplacer les gens entre Cape Tormentine et Borden.

Leurs conclusions découlent de ces hypothèses. Certaines d'entre elles sont plutôt techniques et j'y reviendrai. Une fois établies ces hypothèses d'analyse, le travail consiste donc à modifier légèrement chacune d'entre elles et à étudier le résultat. Voilà les hypothèses du cas de référence, que je vais appeler le cas 1 à partir de maintenant.

En modifiant les hypothèses, j'ai créé huit autres cas. Il s'agissait de modifier le taux d'actualisation et de mesurer autrement le coût de la main d'oeuvre. Puisque l'évaluation ne porte que sur le tunnel ferroviaire et le pont, nous pouvons nous demander ce qui arriverait si elle coûtait 20 p. 100 de plus ou 20 p. 100 de moins. Dans les cas 1 à 8, l'augmentation de l'impôt sur le revenu des sociétés qui serait attribuable à un tunnel ferroviaire ou à un pont est comptabilisée comme un avantage du projet. Dans le cas 9, elle n'est pas comptabilisée.

Ce premier tableau résume les résultats de l'étude Fiander-Good, résultats sur lesquels la société fonde ses recommandations. L'objectif consiste à réduire au minimum le coût social net. Les feuilles que vous avez en main donnent les cinq cas ainsi que les deux options correspondant au tunnel ferroviaire. Je les ai omis dans l'acétate puisque l'option du tunnel ferroviaire n'est jamais la moins coûteuse, quelles que soient les circonstances. Il nous reste maintenant trois options: le statu quo, à savoir le service de traversier actuel; le pont sans le traversier Caribou-Wood Island; ou le pont avec le traversier Caribou-Wood Island. Pour chaque cas, l'astérisque signale le choix le moins coûteux. Pour neuf cas, le statu quo est à retenir trois fois, le pont seulement est à retenir trois fois également et le pont avec traversier est aussi à retenir trois fois comme le choix le moins coûteux. Les trois options sont nez à nez, pour ainsi dire.

Ainsi, selon les conclusions de l'étude Fiander-Good, au taux d'actualisation normal—normal, tout au moins en matière d'analyse avantages-coûts—de 10 p. 100, la société pourrait retenir indifféremment l'une ou l'autre des options. La construction d'un pont n'entraînerait ni avantages, ni désavantages importants. Il en irait de même pour le traversier. L'étude ne penchait certainement pas de façon catégorique pour une option plutôt qu'une autre.

Toutefois, l'étude Fiander-Good comporte un certain nombre d'erreurs méthodologiques plutôt élémentaires. Permettez-moi de vous en signaler quelques-unes.

Dans les cas un à huit, le pont ou le tunnel ferroviaire entraînerait une augmentation de la circulation. L'exploitant du raccord permanent verrait augmenter ses revenus et l'impôt sur le revenu des sociétés serait versé en conséquence. Or, dans les cas un à huit, ces revenus fiscaux supplémentaires qui vont au gouvernement sont comptabilisés comme un avantage. Cela est fort bien sauf que, s'ils sont considérés comme un avantage pour le gouvernement, ils doivent être comptabilisés comme un coût pour l'exploitant. Ils s'annulent, donc.

[Texte]

This situation is no different from a case where every person in this room were to give me \$1,000—a nifty idea. At a guess, I would say I would be about \$30,000 better off and you would be \$30,000 worse off. From a social point of view it wouldn't matter. The extra tax revenues simply should not be counted in, or if they are counted in as a benefit, they should also be counted in as a cost.

Only case nine is correct. For the major cases three through eight and one, we are talking in the neighbourhood of \$60 million.

The second problem is how Fiander-Good calculated salvage values. It was assumed that if you built a bridge or tunnel it would take five years. Either would last 100 years, so the time horizon of the project would be 105 years. Fiander-Good, however, cut off the analysis after 40 years, so the bridge would have been built in five years and then would have existed for 35 years. The top code explains how they determined the salvage value.

• 1540

Basically, what they're saying is that after 35 years of use a bridge should be worth 65% of what it cost to build. If that is true, then it's logical that after 20 years of use it would be worth 80% of its value; after five years of use 95% of its value; after one year of use 99% of its value, and in the present it would be worth what it cost to build.

There is a basic flaw in that methodology. To proceed that way is to assume the bridge or rail tunnel's worth is what it would cost to build. I would think that is the objective of doing a cost-benefit analysis. You should not assume the conclusion. Woods Gordon was asked to do a financial analysis of the same project. It took the correct route and attributed no salvage value.

When you take into account the error on both the corporate taxes and the salvage value, the ranking changes. Only in cases two, five and seven would something other than the ferry service dominate. In cases one, three, four, six, eight and nine with those adjustments, using Fiander-Good's numbers correctly, the conclusion is different.

Moreover, there are serious problems with those cases where a bridge option would dominate. In case two there was the assumption that the discount rate of 4% should be used. In all other cases a discount rate of 10% is used. I don't know why they came up with 4%, because 10% is the discount rate recommended by the Treasury Board in its cost-benefit analysis guide. Now, you can make arguments to go down to something like 7% or 8%, but certainly not as low as 4%. It goes against Treasury Board dictum.

Case number two was that the capital cost of the bridge would be 20% less than otherwise. Recall that we were using a capital cost of the bridge of \$630 million in 1987. The latest estimate coming from Strait Crossing Inc. is that a bridge would cost \$840 million in 1993.

[Traduction]

C'est tout à fait comme si chaque personne présente ici me donnait 1 000\$, une idée qui me plaît, évidemment! Au pifomètre, je dirais que ma situation se serait améliorée d'environ 30 000\$ et que la vôtre se serait détériorée d'un montant égal. Dans une perspective sociale, cela n'aurait aucune importance. Ainsi, les revenus fiscaux supplémentaires ne doivent absolument pas être comptabilisés; s'ils sont comptabilisés comme un avantage, ils doivent également l'être comme coût.

Seul le cas neuf est exact. Pour les cas trois à huit et un, l'écart est de l'ordre de 60 millions de dollars.

Le deuxième problème a trait au calcul de la valeur de récupération. On a supposé que la construction d'un pont ou d'un tunnel durerait cinq ans. Dans un cas comme dans l'autre, l'ouvrage durerait 100 ans, de sorte que l'horizon temporel du projet est de 105 ans. Toutefois, l'analyse Fiander-Good ne porte que sur 40 ans, de sorte que le pont aurait été construit en cinq ans et aurait existé par la suite durant 35 ans. Le code qui apparaît en haut explique comment ils ont déterminé la valeur de récupération.

Essentiellement, ce qu'ils disent c'est qu'après 35 ans d'utilisation, la valeur d'un pont n'est plus que de 65 p. 100 ce qu'il en a coûté pour le construire. Si cela est vrai, il est logique qu'après 20 ans d'utilisation, il représente 80 p. 100 de ce qu'il a coûté; après cinq ans, 95 p. 100; après un an, 99 p. 100 et, à l'heure actuelle, cela devrait représenter ce que coûte la construction.

Cette méthodologie présente un problème fondamental. Cela revient à supposer que la valeur du pont ou du tunnel ferroviaire serait son coût de construction. Je suppose que c'est là ce à quoi sert une analyse de rentabilité. Il ne faut pas partir de leurs conclusions. Woods Gordon a été invité à effectuer une analyse financière du même projet. Il a suivi la bonne méthode en n'attribuant aucune valeur de récupération.

Lorsque l'on tient compte de l'erreur d'une part sur l'impôt sur les sociétés, d'autre part sur la valeur de récupération, cela change les choses. Ce n'est que dans les cas deux, cinq et sept que dominerait quelque chose d'autre que le service de traversier. Dans les cas un, trois, quatre, six, huit et neuf, une fois ces rajustements effectués, si on utilise correctement les chiffres de Fiancer-Goods, la conclusion est différente.

De plus, il y a de graves problèmes pour les cas où ce serait l'option pont qui dominerait. Dans le deuxième cas on part du principe que l'on utiliserait le taux d'escompte de 4 p. 100. Dans tous les autres cas, on utilise un taux de 10 p. 100. Je ne sais pas pourquoi ils ont choisi 4 p. 100, parce que 10 p. 100 est le taux d'escompte recommandé par le Conseil du Trésor dans son Guide sur les analyses de rentabilité. Maintenant, on pourrait proposer de passer à quelque chose comme 7 ou 8 p. 100, mais certainement pas aussi peu que 4 p. 100. C'est contre les règles mêmes du Conseil du Trésor.

Le cas numéro 2 prévoit que le coût en capital du pont serait de 20 p. 100 inférieur aux autres scénarios. Rappelez-vous que nous utilisons un chiffre de 630 millions de dollars de 1987. Les derniers chiffres estimatifs fournis par Strait Crossing Inc. s'élèvent plutôt à 840 millions de dollars en 1993.

[Text]

We can take the \$840 million and simply use the consumer price index to transform that back to 1987 dollars. So \$840 million in 1993 is equivalent to \$687.5 million in 1987. That's \$57.5 million more than the figure Fiander-Good used. When we simply put that into the analysis, we have the status quo of the current ferry service dominating in all cases. There's a net social loss, using these figures, if the bridge were to be built.

Those are just the minimum losses, as far as I can see. There are at least three major errors in how the value of time saved was calculated for this project. Since that's the main benefit, these errors get magnified in the analysis.

• 1545

They calculated the average time to cross on the Borden-Tormentine ferry as 100 minutes. That included travel time, waiting time, paying your ticket time, delays and everything. They assumed that if you built a bridge, 85 minutes would be knocked off that trip. That is the actual time they used for all types of traffic, which is to say that on average, people would make that trip in 15 minutes. It's a span of 13 kilometres or so and you do have to pay a toll, so I would think the only way anybody could make it across in 15 minutes would be to put their foot to the floor, and they had better have ideal conditions.

They didn't take into account a day like today. I flew in from the Bay of Fundy, where there's a blizzard going on, and you simply would not get across today. There would be delays. Certainly it would be faster than a ferry, but not as fast as they say.

Item B goes back to my point about salvage values. Fiander-Good cut the evaluation period off after 40 years instead of going the entire 105, which included 5 years to build and 100 to operate. If you go back to the assumptions they made in their base case, I did a little figuring myself.

The newspaper reported that in 1989, 686,500 passenger vehicles and 153,000 commercial vehicles crossed the strait. The base-case assumptions were that there would be an immediate jump in traffic across the bridge by 25% in the first year of operation. Then passenger-related traffic would increase by 2.5% annually. That means the figure of 686,500 passenger-related vehicles in the year before the bridge was built or finished would grow to 9,890,385 passenger-related vehicles by the last year of its operation. That's over a 14-fold increase, 14.4.

When you consider that most of those cars will be there in July and August, one's tempted to stick one's tongue in one's cheek and ask how many cars it takes to sink an island. That seems a little bit optimistic. The assumption for commercial vehicles of just under a nine-fold increase is a little bit unrealistic.

Another assumption was that ferry operating costs would increase by 1% a year in real terms, the rate of inflation plus one. That's what was used throughout the analysis, except for one case where they said they'd be constant. In actual fact, the

[Translation]

Prenons 840 millions et remettons cela en dollars de 1987 à l'aide de l'indice des prix à la consommation. Ainsi, 840 millions de dollars en 1993, cela équivaut à 687,5 millions de dollars en 1987. C'est donc 57,5 millions de dollars de plus que le chiffre utilisé par Fiander Goods. Si l'on met simplement cela dans l'analyse, on se retrouve avec le statu quo où le service actuel de traversier l'emporte dans tous les cas. Avec ces chiffres, il y a donc une perte sociale nette à construire le pont.

Il ne s'agit là que de pertes minimum, d'après moi. Il y a au moins trois erreurs majeures dans la façon dont est calculée la valeur du temps économisé. Étant donné que c'est le principal avantage, ces erreurs s'amplifient dans l'analyse.

Ils ont calculé qu'il fallait 100 minutes pour faire la traversée sur le traversier Borden-Tormentin. Cela comprend le temps de traversée, le temps d'attente, l'achat du billet, les retards et tout. Ils ont supposé que si l'on construisait un pont, cela diminuerait le temps de traversée de 85 minutes. C'est le temps réel utilisé pour tous les types de transport, ce qui revient à dire qu'en moyenne, les gens traverseraient en 15 minutes. Or la distance est d'environ 13 kilomètres et il faudrait payer un droit de péage si bien que je suppose que la seule façon de traverser en 15 minutes serait de passer avec l'accélérateur au plancher et dans des conditions idéales.

Ils n'ont pas tenu compte d'une journée comme aujourd'hui. Je suis arrivé en avion de la Baie de Fundy où il y a tempête et où l'on ne traverserait certes pas aujourd'hui. Il y aurait des retards. Ce serait certes plus rapide qu'un traversier mais sûrement pas aussi rapide qu'ils le disent.

Le point B revient à ce que je disais à propos de la valeur de récupération. Fiander-Good a interrompu la période d'évaluation après 40 ans plutôt que 105, comme prévu, soit cinq ans de construction et 100 ans d'exploitation. Si vous revenez aux suppositions qui avaient été faites dans le scénario initial, il y a quelques petits calculs à faire.

Le journal a dit qu'en 1989, 686 500 véhicules de tourisme et 153 000 véhicules commerciaux ont traversé le détroit. Or on avait supposé qu'il y aurait une augmentation immédiate de la circulation sur le pont de 25 p. 100 au cours de la première année d'exploitation. Puis le trafic de véhicules de tourisme augmenterait de 2,5 p. 100 par an. Ce qui signifie que le chiffre de 686 500 véhicules de tourisme qui traverseraient l'année avant la fin de la construction du pont passerait à 9 890 385 pour sa dernière année d'exploitation. Cela multiplie donc le chiffre par plus de 14, 14,4 pour être exact.

Quand vous considérez que la plupart de ces automobiles seront là en juillet et août, on peut se demander combien il nous faudrait de voitures pour faire couler une île! Cela semble donc un peu optimiste. Supposer que le trafic de véhicules commerciaux serait multiplié presque par neuf est un peu irréaliste.

Supposons d'autre part que les coûts d'exploitations des traversiers augmenteraient de 1 p. 100 par an en termes réels, taux d'inflation plus un. C'est ce qui a été considéré pendant toute cette analyse, sauf dans un cas où l'on a dit que ce chiffre

[Texte]

FEARO panel reported that in the decade from 1979 to 1989 operating costs of the ferry actually fell. They fell not only in nominal terms but also in real terms. It became cheaper to operate the ferry. If that had been in the analysis, the ferry option would look even better.

I think a real problem with this analysis is that not enough options were looked at. I would have thought one would first of all want to look at putting more ferries on, using faster boats or hydrofoils. One surprise for me was that a highway tunnel was never evaluated. I find that very strange because, although a highway tunnel would cost more than a rail tunnel, simply because extra ventilation would be needed, you still have about \$150 million to play with before it even gets up to the cost of a bridge. It's cheaper to build and cheaper to operate.

• 1550

You'll notice I haven't said a word about environmental damage. It's not my field, but from what I hear, if you build a highway tunnel or rail tunnel right under the sea floor there is a negligible chance of environmental damage.

One thing that also should have been countered about crossing the bridge is safety. I doubt very much if it's safe on a day like today. There would be no closure of a tunnel and it would be safer.

Even on perfect days on the surface a tunnel should be as fast as a bridge. I imagine there will be questions concerning the impact of a fixed link on labour markets and tourism, but I think I can take those from my chair.

The Acting Chairman (Mr. Casey): For the members who came in just a squeak late, our witness is Dr. Peter Townley, professor of economics from Acadia University.

Dr. Townley, I'd just like to take a quick second and introduce our members so you'll know who will be questioning you. The Liberal members are Joe McGuire from Egmont on Prince Edward Island, George Rideout from Moncton, and Iain Angus from Thunder Bay—Atikokan. On the Conservative side is Dave Worthy from Caribou—Chilcotin in British Columbia, and Greg Thompson from Carleton—Charlotte. My name is Bill Casey, and I'm from Cumberland—Colchester in Nova Scotia.

We'll start with five-minute question periods.

Mr. McGuire (Egmont): Could you in a minute or less summarize your conclusions and recommendations? Just exactly what are you recommending?

Prof. Townley: My conclusion is that a proper cost-benefit analysis of any proposed fixed link has not been done. That's verified by the Gardner Pinfold report that Public Works Canada commissioned. My recommendation is that instead of the consulting firm being directed to a particular type of study, as Fiander-Good were, let it simply do a cost-benefit analysis using the best tools it has available.

[Traduction]

serait constant. En fait, le Groupe d'examen de l'évaluation environnementale a déclaré qu'au cours de la décennie 1979-1989, les coûts d'exploitation du traversier avaient au contraire diminué, non seulement en valeur nominale mais également en valeur réelle. L'exploitation d'un traversier coûte moins cher. Si l'on en avait tenu compte dans l'analyse, l'option traversier serait encore apparue sous un meilleur jour.

L'un des gros problèmes que je vois dans cette analyse est que l'on n'a pas examiné suffisamment d'options. J'aurais pensé que quelqu'un aurait tout d'abord voulu envisager de mettre davantage de traversiers en service, d'utiliser des bateaux plus rapides ou des hydroptères. Une des choses qui m'a surpris, c'est que l'on a jamais évalué un tunnel routier. Je trouve cela assez étrange parce que bien que cela puisse coûter plus cher qu'un tunnel ferroviaire, simplement parce qu'il faudrait une ventilation accrue, cela ferait néanmoins une différence d'environ 150 millions de dollars avant d'en arriver au coût d'un pont. C'est moins coûteux à construire et à exploiter.

Vous remarquez que je n'ai pas dit un mot des dommages écologiques. Ce n'est pas mon domaine, mais d'après ce que j'ai entendu dire, si l'on construit un tunnel routier ou un tunnel ferroviaire juste en dessous du fond sous-marin, les risques de dommages écologiques sont négligeables.

Une chose dont on aurait également dû tenir compte à propos du pont, c'est la sécurité. Je doute beaucoup que cela soit sans danger un jour comme aujourd'hui. On n'aurait pas à fermer un tunnel et ce serait moins dangereux.

Même les jours parfaits en surface, un tunnel serait aussi rapide qu'un pont. Je suppose que l'on posera des questions sur l'incidence d'un passage fixe sur les marchés du travail et le tourisme, mais je pense que je pourrai y répondre une fois que j'aurai repris ma place.

Le président suppléant (M. Casey): Pour les députés qui sont arrivés quelques minutes en retard, notre témoin est M. Peter Townley, professeur d'économie à l'Université Acadia.

Monsieur Townley, je vais prendre une seconde pour présenter les membres du comité afin que vous sachiez à qui vous parlez. Les députés libéraux sont Joe McGuire d'Egmont à l'Île-du-Prince-Édouard, George Rideout de Moncton et Iain Angus de Thunder Bay—Atikokan. Du côté conservateur, il y a Dave Worthy de Caribou—Chilcotin en Colombie Britannique et Greg Thompson de Carleton—Charlotte. Je m'appelle Bill Casey et je suis de Cumberland—Colchester en Nouvelle-Écosse.

Nous commencerons par la période des questions, cinq minutes par personne.

M. McGuire (Egmont): Pourriez-vous en une minute maximum résumer vos conclusions et recommandations? Que recommandez-vous exactement?

M. Townley: Ma conclusion est que l'on n'a pas fait de véritable analyse de rentabilité. Cela a été vérifié par le rapport Gardner Pinfold effectué pour le compte de Travaux publics Canada. Je recommande que, plutôt que de demander au cabinet d'experts-conseils un type d'études particulier comme dans le cas de Fiander-Good, on effectue une simple analyse de rentabilité en utilisant les meilleurs outils disponibles.

[Text]

That could be done rather quickly, since the data is sitting out there. It simply has to be put together in the proper way. I would certainly go back and do it properly for the current ferry service, extra ferries, faster ferries, bridge option and highway tunnel option. Forget all the options of closing down the Caribou—Wood Islands ferry service, because we know it's going to stay. Run through that rather quickly and come back with a recommendation.

Mr. McGuire: As you know, this ferry, with the exception of the subsidy, is going to be built using investment dollars from private investors, raised on the investment market. Why do you think investors would contribute \$840 million to a project they didn't think the company could build for \$840 million, or they wouldn't get a return on their investment? Wouldn't they be satisfied with what has been done?

• 1555

It is not a *fait accompli* yet that the money is raised, but the developer says it's there. He was here yesterday, and as he said, that part is no problem. Why would private investment people want to contribute \$840 million to a project that won't work?

Prof. Townley: I think there is confusion between economic analysis and financial analysis. I agree that Strait Crossing Inc., if they think it's a good idea, must be counting on getting back their \$840 million. From the terms I have read, that is pretty well guaranteed through subsidies and toll revenues.

From a cost-benefit analysis perspective, you really don't distinguish who bears the costs and gets the revenues. You say they are willing to contribute.

Mr. McGuire: Well, invest.

Prof. Townley: Ultimately the money would come back to them in the form of subsidies from the federal government and from people who cross the fixed link. Ultimately it is being paid for by the public. It's really no different from the Government of Canada deciding to build a bridge and run it. The money would have to be raised in the beginning, but it would flow back to the government over the life of the bridge.

I agree it is a good financial deal, and given all the guarantees that have been put in place, why not? If there is a social loss, and I am sure there will be, they won't be bearing it. We will.

Mr. McGuire: Then there are no social gains in your analysis to having a bridge.

Prof. Townley: There is a net social loss. In most of these cases some people are made better off and some people are made worse off. On the whole, the losses of the losers exceed the gains of the winners according to that analysis.

Mr. McGuire: Where exactly would these losses be? Who would be the losers?

Prof. Townley: Eventually, Canadian society would lose. If there is a net social loss, it's society that's losing it. You're building something that is not worth its cost. Whenever there are scarce resources and they are not used wisely, society as a whole loses.

[Translation]

Ce pourrait être fait assez rapidement, puisque les données existent. Il suffit que ce soit réuni convenablement. Je proposerais que ce soit fait convenablement pour le service actuel de traversiers, pour un service offrant davantage de traversiers, de traversiers plus rapides, pour l'option pont ou l'option tunnel routier. Laissez donc tomber toutes les options qui consistent à fermer le service de traversier Caribou—Wood Islands parce que nous savons que ce ne sera pas fait. C'est donc une analyse qui peut être faite très rapidement et qui devrait se conclure par une recommandation.

M. McGuire: Comme vous le savez, ce traversier, à l'exception de la subvention, sera construit grâce à des investisseurs privés. Pourquoi pensez-vous que les investisseurs puissent apporter une contribution de 840 millions de dollars à un projet qui à leur avis ne pourrait être construit pour 840 millions de dollars et qui ne leur permettrait donc pas de gagner quelque chose sur leur investissement. Ne seraient-ils pas satisfaits de ce qui a été fait?

On ne sait pas encore avec certitude que les fonds voulus ont été réunis mais le promoteur dit qu'on les a. Il était ici hier et il a dit que cela ne posait pas de problème. Pourquoi des investisseurs privés voudraient-ils investir 840 millions de dollars dans un projet qui ne sera pas rentable?

M. Townley: Je crois que l'on confond entre l'analyse économique et l'analyse financière. Je conviens que Strait Crossing Inc., si cette société juge que c'est une bonne idée, doit compter récupérer ses 840 millions de dollars. D'après ce que j'ai lu des conditions, c'est pratiquement garanti grâce aux subventions et aux recettes de péage.

Dans une analyse de rentabilité, on ne fait pas de distinction entre ceux qui supportent les coûts et ceux qui toucheront les recettes. Vous dites qu'ils sont prêts à financer.

M. McGuire: À investir.

M. Townley: En définitive, l'argent leur reviendrait sous forme de subventions du gouvernement fédéral et de ceux qui traversent le pont. Ce serait finalement payé par la population. C'est tout comme si le gouvernement canadien décidait de construire un pont et de l'exploiter. Il faudrait d'abord récolter l'argent nécessaire mais cela reviendrait par la suite au gouvernement canadien.

Je conviens que c'est une bonne affaire financière et avec toutes les garanties qui ont été données, pourquoi pas? S'il y a une perte sociale, et je suis certain qu'il y en aurait, ce n'est pas eux qui devront la supporter. C'est nous.

M. McGuire: À votre avis, ce pont ne rapporterait rien sur le plan social, alors?

M. Townley: Il y a une perte sociale nette. Dans la plupart de ces cas, certains vont s'enrichir et d'autres s'appauvrir. Dans l'ensemble, d'après l'analyse, les pertes des perdants dépasseront les gains des gagnants.

M. McGuire: Où se situeraient exactement ces pertes? Qui seraient les perdants?

M. Townley: C'est la société canadienne qui perdrait. S'il y a une perte sociale nette, c'est la société qui perd. Vous construisez quelque chose qui ne vaut pas ce que cela coûte. Quand les ressources sont rares et que on ne les utilise pas judicieusement, c'est l'ensemble de la société qui perd.

[Texte]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): In the modelling you did in terms of the status quo, did you include in your calculations replacement of the ferry fleet?

Prof. Townley: That was included in the Fiander-Good analysis, and I used their figures.

Mr. Angus: That's based on the assumption of four ferries over the next x number of years.

Prof. Townley: They push it out to the year 2092 or so. I actually have their report here. Every few years they have to replace ferries.

Mr. Angus: Yesterday I entered into a financial minefield with officials from Transport Canada who were here, in terms of trying to sort out exactly what costs they were assigning to Marine Atlantic Inc. They indicated that in addition to the subsidy that was given to Marine Atlantic to pick up the difference from what it got at the fare box and what its cost of operation was, there was an additional item of \$7.7 million per year. That money was not given to Marine Atlantic. It was some kind of bookkeeping entry in another set of books. They went on to indicate that money was not placed in an account that would draw interest and be built upon year after year to pay for a new ferry.

This may be difficult for you to respond to, but do you have any idea what they were talking about in terms of the calculation of the current subsidy or what the responsibility of the Government of Canada is? They were saying the true cost of Marine Atlantic was \$35 million to \$36 million a year in 1988 dollars and therefore that translates into a \$42 million subsidy now, which is the amount they say they are making available to the operator of a fixed link.

• 1600

Prof. Townley: You are right. It is a hard question. I don't know the answer. I simply used what Fiander-Good were using, and I'm not sure it would be relevant here. Whatever subsidy they say is going to the ferry, it almost doesn't make any difference. They say, what if that goes to the rail tunnel operator or the bridge operator? You are not looking at absolute costs. You are looking at costs of running a bridge relative to the ferry.

They could be saying they are subsidizing the ferry only \$8 million a year, but that same \$8 million is what they would attribute to the bridge operator. You are subtracting one from the other, so they cancel.

Mr. Angus: In your summation you argued that a proper cost-benefit analysis needs to be done. Even if another one was done, would it be any more accurate than what has already been accomplished?

Prof. Townley: Nothing could be worse than the Fiander-Good study. It is that bad.

Mr. Angus: Is it bad because of the direction they got from the purchaser of the study in terms of being told to include only certain elements?

Prof. Townley: I think part of the problem—and it was in the first overhead—is that they asked for the study to be of the Department of Regional Industrial Expansion, Transport Canada, Public Works Canada analyses over the type expected.

[Traduction]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Dans le schéma que vous nous avez fait du statu quo, avez-vous inclus le coût de remplacement des traversiers?

M. Townley: C'était inclus dans l'analyse Fiander-Good et j'ai utilisé ses chiffres.

M. Angus: C'est basé sur la supposition qu'il y aurait quatre traversiers pendant un encore un certain nombre d'années.

M. Townley: Ils ont calculé cela jusqu'en 2092, environ. J'ai le rapport ici. On remplace régulièrement les traversiers.

M. Angus: Hier, je suis entré dans un champ de mines financières avec les fonctionnaires de Transport Canada en essayant de savoir exactement quels coûts ils affectaient à Marine Atlantic Inc. Ils m'ont dit qu'en plus de la subvention versée à Marine Atlantic pour compenser la différence entre ce que touchait la société en droits de péage et son coût d'exploitation, il y avait un poste supplémentaire de 7,7 millions de dollars par an. Ces fonds ne sont pas donnés à Marine Atlantic. C'est comme un poste de comptabilité dans une autre série de livres. Ils ont ajouté que l'on ne mettait pas cet argent sur un compte qui pourrait rapporter de l'intérêt et augmenter au fur et à mesure des années pour acheter un nouveau traversier.

Peut-être ne pourrez-vous pas répondre, mais avez-vous une idée de ce dont ils parlaient au sujet du calcul de cette subvention ou de la responsabilité du gouvernement canadien? Ils disaient que le coût réel de Marine Atlantic était de 35 à 36 millions de dollars par an en dollars de 1988 et qu'ainsi cela représentait une subvention de 42 millions de dollars actuellement, ce qui est la somme qu'ils mettent à la disposition de celui qui exploiterait un pont.

M. Townley: Vous avez raison. La question est difficile. Je ne connais pas la réponse. Je n'ai utilisé que les chiffres de Fiander-Good et je ne suis pas sûr que cela serait utile dans ce cas là. Quelle que soit la subvention qu'ils disent consentir aux traversiers, cela ne fait pratiquement pas de différence. Ils disent, qu'arrive-t-il si cela va à la société qui exploitera le tunnel ferroviaire ou le pont? Ce ne sont pas des coûts absolus. Il s'agit des frais d'exploitation d'un pont par rapport à un traversier.

Ils pourraient dire qu'ils ne subventionnent le traversier qu'à raison de 8 millions de dollars par an mais c'est 8 millions de dollars qu'ils attribueraient à celui qui exploiterait le pont. Puisque vous soustrayez l'un de l'autre, cela s'annule.

M. Angus: Dans votre résumé, vous avez dit qu'il fallait faire une véritable analyse de rentabilité. Même si l'on en faisait une autre, serait-elle plus exacte que ce qu'on a déjà fait?

M. Townley: Rien ne pourrait être pire que l'étude Fiander-Good. C'est terrible.

M. Angus: Est-ce dû aux directives reçues de ceux qui leur commandaient l'étude quant aux éléments qu'il fallait inclure?

M. Townley: Je crois qu'une partie du problème—et c'était dans la première diapositive—est qu'ils ont demandé que l'on étudie les analyses d'Expansion industrielle régionale, de Transports Canada, de Travaux publics Canada sur le projet

[Text]

Fiander-Good did not cite a study they used as a model, but I do know there was one done by Stanford Research Institute in 1968, which was subsequently criticized. I know where that study is supposed to be and I actually have the call number from the Transport Canada library. I have been trying to get it and I cannot.

I am inclined to believe that the mistakes Fiander-Good made are the result of the faulty methodology they were copying in that Transport Canada study, but that's a guess.

Mr. Angus: Would you be prepared to give that information to the clerk of the committee or our researcher to see whether or not we can obtain that document, if that is appropriate, Mr. Chairman?

The Acting Chairman (Mr. Casey): Certainly.

Mr. Angus: What would a cost-benefit analysis of this nature cost?

Prof. Townley: I don't know. I am sure Public Works Canada would have a better estimate.

Mr. Angus: Of course. Then again, you get what you pay for.

Prof. Townley: Well, you do. The data is sitting there with Fiander-Good. I have simply taken their figures and used them properly. What I have done has already been verified by Public Works Canada's own study last September. Because the information is there and just needs reformulation, it may be reasonably cheap.

Mr. Rideout: Are you saying all your studies have gone through Transport Canada and it verifies everything you say?

Prof. Townley: I published my critique of the Fiander-Good study last July in *Policy Options*. At that time, I sent a copy to the minister and urged caution.

I found out two weeks ago that Public Works Canada commissioned a study to look into my study. It had that report last September and it is a report by Gardner Pinfold, which I have here.

Gardner Pinfold, prepared for Public Works Canada September 1992, in the last paragraph says:

The foregoing discussion leads us to the same conclusion reached by Professor Townley; that the Fiander-Good study does not establish the economic viability of the fixed crossing.

Mr. Rideout: You said there is another report?

• 1605

Prof. Townley: There were three: Fiander-Good in 1987, Townley in 1992 and Gardner Pinfold in September 1992.

Mr. Rideout: I thought you said there was another study the department did that just came in a short while ago.

Prof. Townley: That's this. I only found about this two weeks ago.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Do we have a copy of that?

Prof. Townley: It's attached.

Mr. Worthy (Cariboo—Chilcotin): I'm a businessman with a math degree, so I found it fairly straightforward yesterday because it dealt with numbers that I could understand. I actually am quite confused with this, and I know you're doing an economic analysis that goes beyond the thinking I have done to date.

[Translation]

prévu. Fiander-Good n'a pas cité l'étude qu'ils ont utilisée comme modèle mais je sais qu'il y en eu une effectuée par le Stanford Research Institute en 1968 qui fut par la suite critiquée. Je sais où est censée être cette étude et j'ai d'ailleurs le numéro de code de la bibliothèque de Transports Canada. J'ai essayé de l'obtenir et je n'ai pas réussi.

Je tends à croire que les erreurs commises par Fiander-Good résultent de la méthodologie fautive qu'ils ont copiée dans cette étude de Transports Canada mais ce n'est là qu'une supposition.

M. Angus: Seriez-vous prêt à donner des précisions au greffier ou à notre service de recherches afin que nous puissions voir si nous ne pouvons obtenir ce document, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président?

Le président suppléant (M. Casey): Certainement.

M. Angus: Que coûterait une analyse de rentabilité de ce genre?

M. Townley: Je ne sais pas. Je suis sûr que Travaux publics Canada pourra vous répondre mieux que moi.

M. Angus: Bien sûr. Évidemment, on ne peut en avoir plus que ce que l'on paye.

M. Townley: En effet. Les données sont là à la disposition de Fiander-Good. J'ai seulement utilisé leurs chiffres convenablement. Ce que j'ai fait a déjà été vérifié par l'étude de Travaux publics Canada en septembre dernier. Étant donné que les informations existent et ne nécessitent que d'être reformulées, cela devrait ne pas coûter très cher.

M. Rideout: Êtes-vous en train de dire que vos études ont été soumises à Transports Canada qui a pu vérifier tout ce que vous dites?

M. Townley: J'ai publié ma critique de l'étude Fiander-Good en juillet dernier dans *Policy Options*, et j'en ai envoyé une copie au ministre en l'invitant à faire montre de prudence.

J'ai constaté il y a deux semaines que Travaux Publics Canada avait fait faire un examen de mon étude. Le ministère en a obtenu le rapport en septembre dernier, il est de Gardner Pinfold et je l'ai ici.

Gardner Pinfold dit au dernier paragraphe de cet examen qu'il a remis à Travaux Publics Canada en septembre 1992:

Tout cela nous amène à la même conclusion que le professeur Townley; à savoir que l'étude Fiander-Good n'établit pas la viabilité économique de cet ouvrage de franchissement.

M. Rideout: Vous avez bien dit qu'il y avait un autre rapport?

M. Townley: Il y en a eu trois: Fiander-Good en 1987, Townley en 1992 et Gardner Pinfold en septembre 1992.

M. Rideout: Je croyais que vous aviez dit que le ministre avait effectué une étude qui vient de sortir.

M. Townley: C'est celle-ci. Je n'en ai eu connaissance qu'il y a 15 jours.

Le président suppléant (M. Casey): Avons-nous ce rapport?

M. Townley: Il est annexé.

M. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Je suis un homme d'affaires diplômé en mathématiques, si bien que je n'avais pas de mal à comprendre hier puisqu'il s'agissait de chiffres que je pouvais suivre. Aujourd'hui, par contre, je suis beaucoup plus perplexe et je sais que vous effectuez une analyse économique qui va au-delà de mes réflexions jusqu'ici.

[Texte]

There were the numbers that Transport Canada evolved for the subsidy, both real and potential. When you take the existing subsidy, add the overheads and make an allowance for the capital costs we're going to experience in the future, we end up with a subsidy equivalent of \$35.1 million in 1988 dollars, which is \$42 million today. In terms of the taxpayers and the amount they're putting out, as you've actually indicated a few minutes ago, as long as the subsidy is in fact a subsidy it doesn't make any difference in your analysis.

Prof. Townley: As long as it's applied to everybody.

Mr. Worthy: Yes. You're trying to establish a cost-benefit analysis on a greater scale. It's not just the cost back to the taxpayers. Could you try to explain?

Prof. Townley: There's a real basic difference between a financial analysis and an economic analysis. A financial analysis would only be done from the perspective of a party like a firm building the bridge, or it could be done from the government's point of view. There's a party identified with it. In an economic analysis, it really doesn't matter to which party any costs accrue or to which party any benefits accrue, since they're all members of society. So we're comparing a social cost and social benefits.

The distribution of who wins and who loses really doesn't matter in a cost-benefit analysis. It's almost as if everybody figures out their net gains or net losses, adds them all up and comes up with an answer. If the Government of Canada pays a subsidy to a crossing operator it would count that as a cost. I wouldn't worry about it because whoever receives that subsidy is going to count it as a gain, and since the dollar figures are the same it would cancel out from a social perspective.

Now, other than that, I haven't seen any of the Transport Canada review. I find that \$35 million fairly credible, given that ferries are going to have to be replaced.

Mr. Worthy: I did as well, but I can't critique it any more than I can yours.

I can ask one more question. On your calculation of salvage values, you've indicated the method used was wrong and there is a correct method, but when I look at them I see the same method. Woods Gordon has said that at the end of 100 years there would be no salvage value. With the other, at the end of 35 years there's 65 years left. So you use a ratio, but 100 years down the road there would be no salvage value. I see the two ending up being the same thing.

Prof. Townley: To do it the Fiander-Good way is to count the cost of building the structure as a benefit, whereas if you did it the other way and went out the whole 100 years, the benefits in those years from year 41 to year 105 would be the value of time saved by passengers, etc. To do it the Fiander-Good way is to count a cost as a benefit, whereas you want to separate them into what is really a benefit.

[Traduction]

Il y avait les chiffres que Transports Canada indiquait pour la subvention, chiffre réel et chiffre possible. Si vous considérez la subvention actuelle, si vous ajoutez les frais généraux et prévoyez quelque chose pour les coûts en capital que nous aurons plus tard, nous nous retrouvons avec une subvention représentant 35,1 millions de dollars de 1988, soit 42 millions de dollars d'aujourd'hui. Pour le contribuable et pour ce qu'il paie, comme vous l'avez dit il y a quelques minutes, quand il s'agit d'une subvention, cela ne change absolument rien à votre analyse.

M. Townley: A condition que cela s'applique à tout le monde, alors?

M. Worthy: Oui. Vous essayez d'effectuer une analyse de rentabilité à une plus grande échelle. Il ne s'agit plus simplement des coûts pour le contribuable. Pourriez-vous essayer de nous expliquer cela?

M. Townley: Il y a une différence fondamentale réelle entre une analyse financière et une analyse économique. Une analyse financière ne serait faite que du point de vue d'une entreprise, par exemple, qui construirait le pont, ou du point de vue du gouvernement. On connaît le point de vue considéré. Dans une analyse économique, peu importe qui supporte les coûts puisque nous faisons tous partie de la société. On compare donc des coûts sociaux et des avantages sociaux.

Savoir qui gagne et qui perd n'importe pas réellement dans une analyse de rentabilité. C'est presque comme si tout le monde chiffrait ses gains nets ou ses pertes nettes et les additionnait pour trouver la réponse. Si le gouvernement canadien paie une subvention à une entreprise assurant le passage, cela compte comme un coût. Je ne m'inquiéterais pas de cela parce que quiconque reçoit cette subvention va compter cela comme un gain et étant donné que en dollars, les chiffres ne changent pas, l'un annule l'autre du point de vue social.

Maintenant, je n'ai pas vu du tout les études de Transport Canada. Je trouve que ce chiffre de 35 millions de dollars est assez crédible étant donné qu'il va falloir remplacer les traversiers.

M. Worthy: Moi aussi, mais je ne peux pas critiquer cela plus que vos chiffres.

Je pose donc une autre question. Dans ce que vous avez calculé la valeur de récupération, vous avez indiqué que la méthode utilisée était mauvaise et qu'il en existait une bonne. Or, j'ai l'impression que c'est la même méthode. Woods Gordon a déclaré qu'après 100 ans il n'y aurait plus de valeur de récupération. Dans l'autre cas, après 35 ans, il reste 65 ans. On utilise donc un pourcentage mais dans 100 ans, il n'y aurait pas de valeur de récupération. J'ai l'impression que les deux mènent au même résultat.

M. Townley: En s'y prenant comme Fiander-Good on compte le coût de construction de l'ouvrage comme un avantage alors que si on s'y prend de l'autre façon et que l'on considère toute la période de 100 ans, les avantages entre 41 ans et 105 ans seraient la valeur du temps économisé par les usagers, etc. En s'y prenant comme Fiander-Good, on compte un coût comme un avantage alors qu'il faut bien distinguer ce qui est réellement un avantage.

[Text]

[Translation]

• 1610

Mr. Worthy: But surely if you've only used 35 of the 100-year potential life of a facility you have a benefit of 65/100 of that facility still to realize. If I have a car for 10 years, or it has a life of 10 years, and I've only used it for two, I still believe that I have an 8-year benefit to be derived from that vehicle.

Prof. Townley: But the economic value of something at any point in time is its value in its next-best alternative use. So after driving your car for two years, the next-best alternative use presumably would be to sell it, not use it. Do you think you'd get 80% of its value back?

Mr. Worthy: If I'm doing an analysis—for example, the former business I had—and I was going to put capital goods into a sawmill, I didn't value those goods at the end of five years. But if I'm planning to run that mill for 20 years, that mill has a value to me for over the 20-year period, and I will depreciate it accordingly. But if we were to say that any capital item that we have has only the value of what you'd get for salvage, businesses would never initiate, or very seldom would initiate, capital improvements.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Mr. Worthy, when you were talking about cars, I was going to let you go further, but when you're into sawmills, I have to end.

Our time is up; I'm sorry, Dr. Townley. The time is always short. You have hours and hours of information to give to us, but we only have 40 minutes, so I'm afraid we're going to have to draw it to a close. If there is anything you would like to leave with the clerk, we'll be glad to collect it and distribute it to the members, and add it to our report.

Thank you very much.

Prof. Townley: Thank you, sir.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Ladies and gentlemen, our next witness is Dr. Colin Dodds.

Dr. Dodds, I'm going to take a second to introduce you to our members. I'll just tell you the provinces they're from so you will get an idea that we have a cross-section from across the country.

Joe McGuire is from Prince Edward Island; George Rideout is from New Brunswick, representing the Liberal party; Iain Angus is from Ontario, representing the NDP party.

Mr. Angus: Northwestern Ontario.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Northwestern Ontario. I'm sorry, I wasn't aware of that.

Mr. Angus: Regional biases.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Interprovincial trade barriers.

We have Dave Worthy from British Columbia, and Greg Thompson from New Brunswick.

M. Worthy: Mais en règle générale, si vous n'avez réalisé que 35 p. 100 du potentiel de cent ans de vie utile d'une installation, il vous reste toujours un solde de 65 p. 100 à réaliser sur cette installation. Si j'ai une automobile pendant 10 ans ou plutôt, si le véhicule a une espérance de vie de 10 ans, et que je ne l'utilise que depuis deux ans, je serai persuadé qu'il me reste un avantage équivalent à huit années d'utilisation du véhicule.

M. Townley: Il faut se rappeler que la valeur économique d'un bien, à un moment donné, est représenté par la valeur de son utilisation de deuxième choix. Si vous avez une voiture pendant deux ans, on peut supposer que l'utilisation d'un deuxième choix après cette période serait de vendre le véhicule et de ne plus l'utiliser. Pensez-vous pouvoir récupérer 80 p. 100 de sa valeur?

M. Worthy: Si je fais une analyse—par exemple, dans mon ancienne entreprise—si je me procurais des biens d'équipement pour une série, je ne l'évaluais pas au bout de cinq ans. Par contre, si la série devait fonctionner pendant vingt ans, sa valeur pour moi s'échelonnait sur vingt ans et je prenais l'amortissement en me fondant sur cette période. Si dans le cas des biens en immobilisation, on décidait que leur seule valeur est leur valeur de revente, les entreprises n'entreprendraient jamais ou du moins que très rarement de projets d'amélioration, de leurs immobilisations.

Le président suppléant (M. Casey): Monsieur Worthy, tant que vous parliez de voitures, j'allais vous laisser continuer, mais maintenant que vous parlez de séries, je vais devoir vous interrompre.

Le temps est écoulé, je m'en excuse, D^r Townley. Nous manquons toujours de temps. Vous avez des heures et des heures d'informations à nous donner, mais malheureusement, nous n'avons que 40 minutes et donc je crains devoir vous remercier d'être venu. Si vous avez des documents que vous voulez laisser au greffier, nous les accepterons bien volontiers pour les distribuer aux membres du comité et de les annexer à notre rapport.

Merci beaucoup.

M. Townley: Merci, monsieur.

Le président suppléant (M. Casey): Mesdames et messieurs, nous entendrons maintenant M. Colin Dodds.

Monsieur Dodds, je vais prendre quelques instants pour vous présenter les membres de notre comité. Je vais simplement indiquer de quelle province ils viennent afin que vous puissiez constater que nous représentons tout le pays.

Joe McGuire vient de l'Île-du-Prince-Édouard; George Rideout vient du Nouveau-Brunswick et représente le parti libéral; Iain Angus vient de l'Ontario et représente le parti néo-démocrate.

M. Angus: Du Nord-Ouest de l'Ontario.

Le président suppléant (M. Casey): Du Nord-Ouest de l'Ontario. Excusez-moi, je ne le savais pas.

M. Angus: Des préjugés régionaux.

Le président suppléant (M. Casey): Des barrières tarifaires au commerce interprovincial.

Nous avons aussi Dave Worthy de la Colombie Britannique et Greg Thompson du Nouveau-Brunswick.

[Texte]

Would you like to proceed, Dr. Dodds?

Dr. Colin Dodds (Vice-President, Academic and Research, Saint Mary's University): Thank you, sir.

I would like to thank you for the opportunity to make this presentation. It will be a short statement so that we can have a longer time for questions and answers.

The fixed link between New Brunswick and P.E.I. is a complex issue, and I can understand the controversy that surrounds it. Certainly, when I lived in the U.K. some time ago, the whole issue of the channel tunnel and linking Britain to France was something that swirled around in controversy, and still does. But it's my contention that the fixed link has to be seen in a broader context, in terms of the following issues.

One, the fixed link is a transportation project, and as a transportation project it should be recognized that the main goal of a transportation system is to move people and goods as efficiently as possible. Linked in with this, of course, is the constitutional requirement, in terms of having a permanent link between the two provinces, albeit originally in terms of a steam ferry service.

The second is that Canada, as a country, is facing challenges of regional, corporate, and financial integration, and these are changing the structure and rules of the game in the global economy. Without wanting to belabour the terms "change" and "competitiveness", these are terms that are of extreme importance to us. The driving force in these interconnected elements of integration is the market, and this will continue to have quite dramatic effects on the flow of goods and people. And to this end the project could be part of a critical long-term, strategic transportation policy for the region.

• 1615

The project is a mega-infrastructure project, and its potential positive effects, both short and long term, are likely to be significant. Therefore, it has to be evaluated not just in the narrow confines of a cost-benefit or cost-effectiveness partial equilibrium framework of Fiander-Good—a framework we had explained for us by the previous witness—but more in terms of the dynamic, general equilibrium framework; for example, as discussed in a study done by the Atlantic Provinces Economic Council, a study you may well have, dated July 1991. It is entitled *The Socio-Economic Impact of a Fixed Link Crossing to Prince Edward Island: Earlier Studies Revisited, New Areas Explored*. This looks at Fiander-Good and the literature on the concept of infrastructure projects, literature which expands not just in Canada but goes on to the rest of the world.

Certainly, to my mind, this APEC study is a major study. It is not a private sector firm; it is a well-respected economic council. Its results are quite informative, particularly in terms of the literature on the benefit of infrastructure projects, benefits which seem to have got the new President of the United States elected, and benefits which seem to have got him quite a good press recently in such journals as *The Economist* and elsewhere. This literature is not just the normal sort of journalistic

[Traduction]

Voulez-vous commencer, monsieur Dodds?

M. Colin Dodds (vice-président, Études et recherches, Université Saint Mary's): Merci beaucoup, monsieur.

Permettez-moi de vous remercier de me donner cette occasion de comparaître devant vous. Je vais m'en tenir à un bref exposé afin que nous disposions d'une période plus longue pour les questions et réponses.

Je comprends très bien la controverse qui entoure le raccordement permanent de l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick, une question complexe. Lorsque que je demeurais au Royaume-Uni il y a quelques années, la question du tunnel entre la Grande-Bretagne et la France soulevait beaucoup de controverses et c'est d'ailleurs toujours le cas. Toutefois, à mon avis, cette structure fixe doit être examinée dans un contexte plus vaste, celui des points suivants:

Tout d'abord, une structure fixe constitue un projet de transport et comme tel, il faut reconnaître que l'objectif principal d'un tel système est le déplacement des personnes et des marchandises. De la façon la plus efficace possible. Il ne faut pas oublier non plus que la constitution prévoit un raccordement permanent entre les deux provinces, même si à l'origine, il s'agissait d'un service de traversiers à vapeur.

Deuxièmement, il ne faut pas oublier que le Canada, comme pays, est confronté à des défis d'intégration des régions, des sociétés et des finances qui changent la structure et les règles du jeu de l'économie mondiale. Sans vouloir trop m'arrêter aux termes «changement» et «compétitivité», ce sont des notions qui nous sont extrêmement importantes. C'est le marché qui constitue la force motrice de ces éléments d'intégration inter-reliés ce qui continuera à avoir des effets assez marqués sur le mouvement des biens et des personnes. Dans cette optique, ce projet pourrait s'insérer dans une politique à long terme essentielle et stratégique des transports pour la région.

Il s'agit d'un mégaprojet d'infrastructure qui offre à court et à long terme la possibilité de ramification bénéfique considérable. Par conséquent, il ne faut pas s'en tenir à une évaluation stricte des avantages-coûts ou de l'efficacité-coûts dans le cadre d'un équilibre partiel comme celui de Fiander-Good—une structure que le témoin précédent nous a expliquée—mais il faut plutôt envisager une structure d'équilibre générale, dynamique semblable par exemple à la structure envisagée dans l'étude entreprise par le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, parue en juillet 1991, que vous avez peut-être, et intitulée *The Socio-Economic Impact of a Fixed Link Crossing to Prince Edward Island: Earlier Studies Revisited, New Areas Explored*, l'étude examine le modèle Fiander-Good et ce qui a été écrit sur le concept des projets d'infrastructure, non seulement au Canada, mais à l'étranger aussi.

À mon avis, l'étude du CEPA est d'envergure. Le conseil après tout n'est pas une entreprise privée mais bien un conseil économique très respecté. Ces constatations nous informent tout particulièrement sur les écrits qui portent sur les avantages des projets d'infrastructure, avantages qui semblent avoir fait élire le nouveau président des États-Unis et qui semblent lui avoir obtenu une excellente presse récemment dans des publications telles que *The Economist* et d'autres. Il ne s'agit

[Text]

literature; it is, in fact, very strong economic literature which you will see published in some of the best journals. To that extent, I would recommend a study of this particular document.

In going beyond that, what APEC says is that there can be a cascade of benefits. They could see that this fixed link could result in a significant restructuring in the economy and a significant restructuring of investment. So not only do we get this primary investment, we get a series of induced investments.

My case at this point is that the APEC study is a major study that goes beyond the confines of a straight cost-benefit/cost-effectiveness study. In light of the literature that is out there, and in light of that literature they discuss, this fixed-link project can have benefits that extend beyond the Fiander-Good study, because Fiander-Good were fairly limited in their brief in terms of a traditional cost-benefit study.

Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Thank you very much.

We will start with the NDP, Iain Angus from the northwest territories of Ontario,

Mr. Angus: Dr. Dodds, thank you very much for coming before us. I take it that you are a supporter of the fixed link, based on the studies you have seen.

Dr. Dodds: Correct.

Mr. Angus: In terms of the previous witness, do you have any reaction or comments to the cost-benefit analysis element—and I recognize that you are suggesting we look beyond that—in terms of the specific elements he questioned the validity of?

Dr. Dodds: I think some of the aspects he makes, for example salvage value, are probably quite valid in a strict economic sense. But value is a very slippery concept. You can value things in lots of different ways, one of which could be replacement value. If you had to replace the bridge, what would you have to replace it for? I am sure an insurer of the bridge, if it is going to be valued on replacement value, would value it accordingly.

• 1620

One aspect he didn't cover, about which I was a little surprised, because I read his article in *Policy Options*, was the issue of travel savings. He made the point about driving across the bridge at 60 kilometres an hour, or something like that, that you have to do that. I was rather interested that he didn't come back to an issue, which I think he has developed previously in public testimony, with respect to the issue of the time saved. He was arguing that a lot of the flow of traffic is tourist traffic in the summertime. And he is on record as saying that the value of that time saved is in fact zero. But I don't think this is the case. It is a hotly contested issue. You can see very wide-ranging testimony in the literature as to the value of time saved.

In that respect, it is quite interesting to see some new estimates that have been done quite recently in a study by a consulting firm called Canmac. They're very informative. Not only do they support the sorts of estimates given by Fiander-

[Translation]

pas tout simplement d'écrits journalistiques; il s'agit en fait d'articles économiques très solides qui seront publiés dans certains des meilleurs journaux savants. C'est pourquoi je recommande l'étude de ce document en particulier.

Plus important encore, le CEPA prétend que les avantages peuvent faire cascade. D'après le conseil, cette structure fixe pourrait amener une restructuration en profondeur de l'économie et des investissements. Non seulement y aurait-il donc ce premier investissement, mais une série d'investissements provoqués par le premier.

Je tiens à faire valoir que l'étude CEPA revêt une grande importance et va au-delà de la simple étude coûts-bénéfices, coûts-efficacité. Compte tenu des textes sur cette question et des textes examinés dans le cadre de l'étude, ce projet de structure fixe pourrait entraîner des bénéfices qui dépasseraient largement ceux envisagés par Fiander-Good dans leur étude puisque ces derniers s'en étaient tenus à une étude coût-bénéfices.

Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Casey): Merci beaucoup.

Nous allons commencer par Iain Angus, le représentant néo-démocrate des territoires du nord-ouest de l'Ontario.

M. Angus: Monsieur Dodds, merci beaucoup d'être venu ici. J'en conclus qu'à la lumière des études dont vous avez pris connaissance, vous appuyez une structure fixe.

M. Dodds: En effet.

M. Angus: Compte tenu de ce qu'a dit le témoin précédent, que pensez-vous ou que pouvez-vous nous dire au sujet de l'analyse co-bénéfices—et je comprends que vous nous suggérez d'aller plus loin—mais en ce qui concerne les éléments précis dont il conteste la validité?

M. Dodds: Je pense que certains des points qu'il a fait valoir, par exemple en ce qui concerne la valeur de récupération, sont probablement très justes, strictement au sens économique. Par ailleurs, la valeur est un concept très flou. Il y a de nombreuses façons d'évaluer les choses, dont notamment la valeur de remplacement. Si vous deviez remplacer un pont, par quoi vous faudrait-il le remplacer? Je suis persuadé que l'assureur de ce pont, s'il l'assurait pour la valeur de remplacement, déterminerait cette valeur en conséquence.

Une question dont il n'a pas parlé, ce qui m'a un peu étonné car j'ai lu son article dans *Policy Options*, c'est celle du temps gagné sur la durée du trajet. Il a dit qu'il faudrait franchir ce pont à une vitesse de 60km à l'heure environ. Je m'étonne qu'il ne soit pas revenu sur ce sujet dont il avait déjà parlé publiquement. Il a fait valoir que, pendant l'été, les touristes composaient une bonne partie des voyageurs qui circulaient entre l'île et le continent. Et il a d'ailleurs déclaré que la valeur de ce temps gagné était nul. Mais là je ne suis pas d'accord avec lui, car c'est très contestable. Les opinions divergent énormément quant à la valeur du temps gagné.

À cet égard, une étude assez récente réalisée par un cabinet d'experts-conseils du nom de Canmac présente de nouveaux chiffres assez intéressants. Non seulement ces résultats confirment les chiffres fournis par Fiander-Good pour ce qui est

[Texte]

Good in terms of time saved, but in one particular instance where Fiander-Good take 100%, this particular study, which is a review of the literature, argues that it is wage, cost, plus, plus—plus benefits, plus inventory costs, and so on—which could conceivably be another 10% or 15%. So in fact, in that sense of the Fiander-Good study, that estimate is undervalued rather than overvalued.

Then if you look at tourist traffic, whether it's the driver or a non-driver, again this particular study indicates, on the basis of studies around the world, that there are quite significant time-saving benefits.

I can leave you the relevant table from that study, if you so wish.

Mr. Angus: Do you have a copy of the study itself that you could make available to us?

Dr. Dodds: I can make it available, but it will have to be a little later.

Mr. Angus: That would be great.

In terms of the time saved, I think we need to differentiate between vacation time saved and commercial time saved. A vacationer going to P.E.I. would not necessarily consider the time spent on a ferry as lost time. A lot of time is spent just enjoying the water and what have you. Does the study separate out the value of the time between the types of travellers?

Dr. Dodds: It has something called "on-the-job travel". That could be commercial; it could be sales people, and so on. Then it has something called "other trips"—drivers at a non-peak time; non-drivers, non-peak passengers; drivers at peak time; and then non-drivers at peak time. For example, taking drivers at a peak time—and these are "other trips"—this particular study, on the basis of looking at a convergence of a series of other studies, indicates 100% of wage for that particular person. And for the non-driver at peak, because they can look out of the window and do other things instead of concentrating on driving, 75% of wage. In the non-peak it falls to 60% of the wage for drivers at non-peak, and 45% for the passengers.

This is a study that has been done on the literature from across the world. I thought it quite an interesting study. It's dated February of this year, so it's a fairly recent study.

Mr. Angus: Does it also deal with the question of vehicle emissions?

Dr. Dodds: No. It's not a study dealing with environmental issues. It's purely one of looking at the literature of time saving, which as the previous witness has indicated, is a swampy area. It is a difficult area in economics to deal with; we all accept that.

[Traduction]

du temps gagné, mais dans un cas où Fiander-Good évalue ce temps à 100 p. 100, cette nouvelle étude, qui passe en revue les écrits publiés sur le sujet, et fait entrevoir une économie supplémentaire de 10 ou 15 p. 100 sur le plan des salaires, des prix de revient, des avantages sociaux et des frais d'inventaire. Par conséquent, les conclusions de l'étude Fiander-Good seraient plutôt en-dessous de la vérité.

Si vous prenez la circulation touristique, que vous conduisiez ou non le véhicule, d'après cette analyse, si l'on se base sur d'autres études réalisées dans le monde entier, cela représente un gain de temps très appréciable.

Si vous le désirez, je peux vous laisser le tableau qui présente ces données.

M. Angus: Auriez-vous un exemplaire de cette étude que vous pourriez nous fournir?

M. Dodds: Je peux vous en faire parvenir un, mais ce sera un peu plus tard.

M. Angus: Très bien.

Pour ce qui est du gain de temps je crois qu'il faut faire la distinction entre le temps gagné par les estivants et le temps gagné par les entreprises commerciales. Un touriste qui va à l'Île-du-Prince-Édouard ne considérera pas nécessairement le temps passé dans un transbordeur comme du temps perdu. Les touristes passent beaucoup de temps à admirer la mer et le reste. Cette étude fait-elle la distinction entre ces deux types de voyageurs pour ce qui est du gain de temps?

M. Dodds: Il y est question des «déplacements à des fins professionnelles». Il s'agit par exemple du transport commercial, des déplacements des représentants de commerce, et ainsi de suite. Puis il y a une autre catégorie intitulée «Autres déplacements»—conducteurs en dehors des périodes de pointes; passagers en dehors des périodes de pointe; conducteurs en période de pointe et passagers en période de pointe. Par exemple, si vous prenez les conducteurs en période de pointe—il s'agit des «Autres déplacements»—selon cette étude, en se basant sur une série d'autres analyses, le taux indiqué est de 100 p. 100 du salaire de l'intéressé. Pour ce qui est des passagers en période de pointe, comme ces gens-là peuvent regarder par la fenêtre et regarder autre chose au lieu de se concentrer sur conduite du véhicule, le taux est de 75 p. 100 du salaire. En dehors de la période de pointe, il tombe à 60 p. 100 du salaire pour les conducteurs et à 45 p. 100 pour les passagers.

Et cette estimation se fonde sur des études réalisées dans le monde entier. Je l'ai trouvée très intéressante. Elle date de février dernier; elle est donc assez récente.

M. Angus: Porte-t-elle également sur les gaz d'échappement des véhicules?

M. Dodds: Non. Elle ne s'intéresse pas aux questions environnementales. Elle se contente de faire une analyse des études publiées sur le gain de temps, un sujet qui n'a rien de très évident, comme le témoin précédent l'a indiqué. Et c'est un aspect économique difficile à analyser; tout le monde le reconnaît.

Mr. Worthy: Dr. Dodds, you were here with one of the previous witnesses.

M. Worthy: M. Dodds, vous étiez ici en même temps que l'un des témoins précédents.

[Text]

Dr. Dodds: That's correct.

Mr. Worthy: I was somewhat confused, and I'm going to try to get you to help me, not so much on the subject but my own thinking process, because we talk about economic analysis and financial analysis. I tend to look at the decision process that's taken.

The estimate of the subsidies that we would expect over the 35-year period we apply in a different way toward the bridge. I see tolls that have been going up at a rate much higher than inflation, and we see tolls to the citizens being held down. I see immediate and then long-term economic benefit perceived, and then there are some job losses, which we heard about this morning. When I add those together, is that called a financial analysis, or is that an economic analysis?

Dr. Dodds: It is a little confusing. I take financial analysis to be quite simple; that if the market is willing, in this instance, to finance a project and pay for it at a market rate of interest, then it meets the financial test.

Once you start looking at economic analysis, then it becomes a little different, because we could also throw in accounting analysis—how an accountant would look at this.

My first training is as an economist. One tends to be a little purist in one's approach to some of these issues, and certainly one would be looking at the costs and the benefits. As the previous witness has mentioned, what is the net social cost, or what is the net social benefit? You try to add these up and stack them one against the other. His argument is that there will be a net social loss and that this will be spread throughout society. My earlier testimony, albeit short, was that I don't think that is the case.

The economic benefits, to summarize, or the economic costs, have been identified. But one should go further than that, because what we have in the Fiander-Good study... And I accept, as the previous witness said, that his study appeared to be backed up by the Gardner Pinfold study. However, there is a clarification to that study. I have a letter from Gardner Pinfold explaining a little bit better the conclusion he read out to the panel. If you like, I'll make that available.

Mr. Rideout: That would be very helpful. Do you have a rough idea of what it said?

Dr. Dodds: Yes. I have it right here. It says:

Under any circumstances, economics is but one factor to be considered in making a decision; and, of course, it may not be the most important factor. It is a legitimate role of the decision-maker to decide what weight to attach to each criterion.

This is the letter. It's fairly short. That's one sentence that I've read from the letter. The previous sentence to that says:

One can think of many reasons (political, social, developmental) for proceeding with a project other than economic efficiency.

I suspect that is partly what you're getting at, sir.

What we had previously was a straight economic efficiency argument, but in a partial framework. I'd go one stage further and say that there are chain reaction effects from such a mega-project. It is a very large project. It's \$800-odd million. For a

[Translation]

M. Dodds: C'est exact.

M. Worthy: Je n'ai pas très bien compris, et j'espère que vous allez m'aider à y voir plus clair, car il est question ici d'analyses économiques et financières. J'ai tendance à m'intéresser au processus décisionnel.

Les subventions qu'il faut s'attendre à déboursier au cours de cette période de 35 ans laisse envisager plusieurs scénarios. Dans certains cas, les péages ont augmenté beaucoup plus rapidement que le taux d'inflation et dans d'autres, ils sont maintenus à un bas niveau. On entrevoit des avantages économiques immédiats et à long terme ainsi que quelques pertes d'emplois dont on nous a parlé ce matin. Si vous additionnez le tout, s'agit-il d'une analyse financière ou d'une analyse économique?

M. Dodds: Ce n'est pas très clair. Une analyse financière est, somme toute, assez simple; dans ce cas-ci, si le marché est en mesure de financer un projet au taux d'intérêt du marché, ce projet satisfait aux critères financiers.

Pour ce qui est de l'analyse économique, ce n'est plus tout à fait pareil, car vous pouvez également faire intervenir l'analyse comptable, autrement dit, en examinant le projet du point de vue d'un comptable.

J'ai d'abord une formation d'économiste. Sans vouloir être trop puriste, il faut certainement examiner ces questions en fonction des coûts et avantages. Comme le témoin précédent l'a mentionné, quel est le coût social net ou l'avantage social net? Il s'agit ensuite d'additionner les divers éléments et de les comparer. Le témoin a fait valoir que ce projet entraînerait une perte sociale nette qui serait répartie dans l'ensemble de la société. Ma première déclaration a été assez brève, mais j'ai dit que je ne partageais pas ce point de vue-là.

Pour résumer, les avantages économiques ou les coûts économiques ont été mis en lumière. Mais il faudrait aller plus loin étant donné que l'étude Fiander-Good... Comme l'a dit le témoin précédent, je reconnais que cette étude semble être confirmée par l'étude Gardner Pinfold. Toutefois, j'ai ici une lettre de Gardner Pinfold qui explique un peu mieux ses conclusions. Si vous le désirez, je peux vous la communiquer.

M. Rideout: Cela nous serait très utile. Pouvez-vous nous donner une idée générale de sa teneur?

M. Dodds: Oui, je l'ai sous la main. Voici:

Dans tous les cas, les considérations économiques ne sont que l'un des facteurs à examiner pour prendre une décision et, bien entendu, il ne s'agira pas nécessairement du principal facteur. Le décideur a pour rôle de soupeser chaque critère.

C'est ce que dit la lettre. Elle est assez brève. La phrase que je viens de lire en est extraite. La phrase précédente dit ceci:

Il peut y avoir bien d'autres raisons que l'efficacité économique (politique, sociale et nationale) de réaliser un projet.

J'ai l'impression que c'est là que vous voulez en venir, monsieur.

Jusqu'ici, l'argument invoqué était uniquement celui de l'efficacité économique, mais ce n'est qu'une partie de l'équation. J'irai un peu plus loin en disant que ce genre de méga-projet provoque une réaction en chaîne. C'est un projet

[Texte]

region the size that I was in, not only are there short-term impacts immediately in terms of construction benefits and so on, there are likely to be other benefits that are longer term. We think of this in terms of a dynamic multiplier effect. In fact, Clinton's platform in the United States was precisely that: to develop infrastructure projects to get the U.S. economy moving.

Well, I'm sure you could make the same argument, although with less precision, as to what those benefits actually would be for the economy in the maritimes, particularly as the premiers themselves are committed to developing an economic strategy for the region, not just for P. E. I. and New Brunswick and Nova Scotia. I think one should look at it in that context.

I hope that's an answer to your question.

• 1630

Mr. Worthy: Yes.

I have just one more question, Mr. Chairman, if I could. I come at it from the point of view of a business person looking at something that makes sense to me based on financial analysis. However, when I step back to think about the people I represent, my constituency is nowhere near Prince Edward Island and the maritimes. My thinking, though, leads me to the result that the benefits will be to Canadian taxpayers on the whole over the long term if you look at it over a 100-year period. It'll be of a greater significance to the people in Atlantic Canada. Would the analysis that you've done differ with that logical result that I've reached?

Dr. Dodds: I wouldn't differ from that, because if we take the previous witness with respect to corporate taxes, I can see the argument he makes. However, if there is a series of trigger benefits that move on from there, then this leads to an increase in income and an increase in profits, and Canada as a whole will benefit from corporate taxes on an incremental basis and additional income taxes on an incremental basis.

That's one clear example of where Canada as a whole can benefit. However, let's go one stage further and say that the Atlantic provinces critically need certain things. They're bound together but they're bound also to trade very much east-west as well as north-south. Look at the population base of the Atlantic provinces. They don't have a population base to support the sort of industry that they have in the sense that they have to trade, export and import. Therefore this is something that can bind the country together more in terms of the efficiency of that transportation link.

Mr. Worthy: In considering the Canadian taxpayer, let's say we take the expected costs and put them into our subsidy calculation over the next 35 years. However, subsequently, in the following 65 years, my logic leads me to believe that the taxpayers of Canada are going to benefit in that time because the subsidy will in fact be far less than what it would have been if we didn't proceed.

Dr. Dodds: First, the subsidy is capped at \$42 million.

[Traduction]

de très grande envergure, d'une valeur d'environ 800 millions de dollars. Dans une région comme la nôtre, on peut s'attendre non seulement à des répercussions immédiates sur le plan de la construction, notamment, mais également à d'autres avantages à long terme. Cela va faire boule de neige. En fait, le programme électoral de Clinton, aux États-Unis, cherchait précisément à relancer l'économie américaine au moyen de projets de développement de l'infrastructure.

Le même argument pourrait certainement être invoqué, même si c'est de façon moins précise, en ce qui concerne les retombées économiques que ce projet aura pour les maritimes, d'autant plus que les premiers ministres provinciaux se sont eux-même engagés à établir une stratégie économique pour l'ensemble de la région, et pas seulement pour l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Je crois qu'il faudrait examiner le projet dans ce contexte-là.

J'espère avoir répondu à votre question.

M. Worthy: Oui.

Une dernière question, monsieur le président, si vous permettez. Je la pose en tant qu'homme d'affaires examinant un projet qui me semble viable d'après une analyse financière. Toutefois, je dois prendre du recul pour penser à mes électeurs, bien que ma circonscription est bien loin d'être située dans l'Île-du-Prince-Édouard ou dans les Maritimes. Toutefois, réflexion faite, j'estime qu'à long terme, c'est à dire dans 100 ans, tous les contribuables Canadiens en profiteront. Ce sera encore plus avantageux pour les habitants des provinces de l'Atlantique. Le résultat de votre analyse est-il différent de la conclusion logique de mon raisonnement?

M. Dodds: Non, car je comprends ce que le témoin précédant a dit au sujet des impôts sur les sociétés. Cependant, s'il en découle une série d'avantages, cela entraînera une augmentation des revenus et des bénéfices, et tout le pays profitera de plus en plus des impôts sur les sociétés et de l'augmentation des impôts sur le revenu.

Cet exemple illustre clairement les avantages possibles pour l'ensemble du pays. Cependant, allons un peu plus loin en affirmant que les provinces de l'Atlantique ont éminemment besoin de certaines choses. Elle sont tributaires non seulement les unes des autres, mais aussi du commerce, qu'il soit axé vers l'Ouest ou vers le Sud. Par exemple, ces provinces n'ont pas la population suffisante pour appuyer le genre d'industries qu'elles ont, dans la mesure où elles doivent commercer, exporter et importer. Par conséquent, l'efficacité de cette voie de communication peut unir davantage le pays.

M. Worthy: Pour ce qui est du contribuable canadien, prenons par exemple les coûts prévus en tenant en compte dans le calcul des subventions pour les 35 prochaines années. Mon raisonnement m'amène à la conclusion que, par la suite, c'est à dire au cours des 65 années suivantes, les contribuables vont en profiter car la subvention sera de loin inférieure à ce qu'elle aurait été si nous n'avions pas agi.

M. Dodds: Tout d'abord, la subvention est plafonnée à 42 millions de dollars.

[Text]

Mr. Worthy: For 35 years.

Dr. Dodds: Yes. That allows for inflation, and I think that's a pretty good deal for the Canadian taxpayer because I have a sneaking suspicion that over time that subsidy would in fact have crept up more. I think it's going to be to the benefit of us all in terms of that subsidy. I can't prove that but I just have a feeling that if you start to look at the cost of ferry replacements and so on, there might be some slippage there. There is a cap at \$42 million and we benefit from that.

One of the other beauties of this particular project is that someone else is going to finance it, build it, operate it and then they're going to give it back. To me that seems to be quite a good deal. Perhaps I'm missing something but if I was sitting as a taxpayer, as I am, I'd think that's not a bad deal. Someone will build, operate and then return it to me in 35 years. As I understand it, having read a lot of the documentation, it'll be returned in good condition. I think there are some requirements that it's to be resurfaced and everything else. On that basis, you're getting quite a credible asset returned to you.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Mr. Corbett, did you have any questions you wanted to ask?

Mr. Corbett (Fundy—Royal): No. I guess it wouldn't be fair to the witness because I was late getting here, and I apologize for that.

I'll just pick up on the last point he made with reference to the deal from the perspective of the Canadian taxpayer. Of course, the use of the bridge will have no other use, obviously, other than as a bridge. So from the perspective of an asset, as the point has been made on different occasions, the salvage value is probably extremely limited. It's highest and best use is the purpose that it was originally intended for.

• 1635

The benefit to the taxpayer—maybe you could confirm this—is simply that the dollars accruing to the operator as a result of the operation of the bridge now would be returned to the taxpayer in the form of reducing the annual amount of the subsidy of the \$42 million, which will be carrying on for however long into the future a bridge will continue to be in place to make the link.

Dr. Dodds: Yes. As I understand it, the bridge would be paid off in that 35-year period.

Mr. Corbett: Yes.

Dr. Dodds: You're not going to be carrying any fixed debt at that point. The cost you would experience in operating the bridge after those 35 years would be the cost of maintaining the bridge for the remaining 65 years, because it'll be 5 years to build and 35 to operate.

Of course, there's going to be a toll revenue to assist in that. The chances are high that the subsidy could fall almost to zero. You could get a situation akin to what the latest royal commission report suggested, which is for more user payments.

Could I just add one point with respect to the use of the bridge. There's also a utility corridor in that bridge. There's a use in terms of telephone cables and various other uses that could still be maintained even if it's no longer a transportation link.

[Translation]

M. Worthy: Pour 35 ans.

M. Dodds: En effet. Cela tient compte de l'inflation, et je pense que c'est très avantageux pour le contribuable canadien car j'ai l'intuition qu'avec le temps, cette subvention augmentera. A mon avis, nous en profiterons tous. Je ne puis le prouver, mais j'ai seulement l'impression que si l'on commence à examiner le coût de remplacement des traversiers, il pourrait y avoir un écart. Il y a un plafond de 42 millions de dollars, et nous en profiterons.

Parmi les autres avantages de ce projet, il y a le fait que quelqu'un d'autre va le financer, le bâtir, l'exploiter, et ensuite, nous le rendre. A mon avis, il s'agit d'un assez bon arrangement. Je ne dispose peut-être pas de toutes les données, mais en tant que contribuable, je pense que ce n'est pas mal. Quelqu'un va le construire, l'exploiter et nous le rendre dans 35 ans. Si j'ai bien compris, ayant lu de nombreux documents à ce sujet, le pont nous sera rendu en bon état. Je pense qu'il y a des exigences selon lesquelles la surface doit être refaite. Ainsi, nous hériterons d'un bien très rentable.

Le président suppléant (M. Casey): Monsieur Corbett, aviez-vous des questions à poser?

M. Corbett (Fundy—Royal): Non. Je pense que cela ne serait pas juste à l'égard du témoin, car je suis arrivé en retard et je m'en excuse.

Je reviens à sa dernière assertion relative aux avantages du projet pour le contribuable canadien. Bien entendu, le pont servira uniquement de voie de communication. Par conséquent, si on le considère comme étant un bien, comme on l'a déjà fait à maintes occasions, sa valeur de récupération est probablement extrêmement limitée. Le meilleur usage que l'on puisse en faire c'est de lui faire jouer le rôle pour lequel il a été conçu.

L'avantage pour le contribuable—vous pourriez peut-être le confirmer—réside simplement dans le fait que les revenus qui découleront de l'exploitation de ce pont lui seront reversés par le biais de la réduction du montant de la subvention annuelle de 42 millions de dollars, qui sera en vigueur tant que le pont durera et servira de lien.

M. Dodds: En effet. Si j'ai bien compris, le pont sera payé sur cette période de 35 ans.

M. Corbett: En effet.

M. Dodds: Vous n'aurez pas de dette fixe à ce moment-là. Après 35 ans, le coût d'exploitation du pont se limiterait aux frais d'entretien pendant les 65 années restantes, car il faudra cinq ans pour le construire et 35 pour l'exploiter.

Bien entendu, il y aura aussi les recettes de péage. Il est fort probable que la subvention tombe pratiquement à zéro. L'on pourrait obtenir une situation semblable à celle qui a été proposée par la dernière commission royale et selon laquelle les usagers devraient payer davantage.

Permettez-moi d'ajouter un élément relatif à l'utilisation du pont. Celui-ci comportera un couloir pour les services publics. L'on pourrait y installer notamment des lignes téléphoniques et les maintenir même si le pont cesse d'être une voie de transport.

[Texte]

Mr. Rideout: The previous witness didn't actually say he was opposed to the project. He seems to have a hate-on for Fiander-Good. Did I understand his testimony correctly? Was that the assessment you had?

Dr. Dodds: I listened to his testimony. When asked the question about the market, he seemed to accept the fact that if the market felt these people could subscribe to bonds to support the construction of the bridge, then financially it seemed okay.

Mr. Rideout: Right.

Dr. Dodds: His concern, however, from an economic point, was that there would be some net social loss, which would be borne by society as a whole. He had an estimate of that. He had a transparency with the estimate. I'm familiar with that. My argument would be not only in financial terms but with the market. We can test the market. All the indications I've seen say that the market is ready to subscribe to this bridge.

Mr. Rideout: Right.

Dr. Dodds: As far as the economic loss is concerned, I'm arguing that this economic loss is either minimal or in fact positive by virtue of not considering the potential of other benefits.

Mr. Rideout: Maybe I missed something, because there sure were a lot of figures being thrown around. In my other life I was the chairman of the Infrastructure Task Force for Municipalities. We looked at doing infrastructure work, and the payback to the federal government was phenomenally quick. There's income tax, people off UI, sales tax, GST, and all the rest that's going to be applicable to what's going on here.

I didn't see anything in his calculations that looked at what might be a net reduction, over the construction period anyway, of some of the costs. That will continue on with new companies that are established. Look at the economic spin-offs, the new companies, the new technology and all the rest. Was there something I missed in his calculation? Was that there and I couldn't understand it?

Dr. Dodds: No, I think he was criticizing Fiander-Good. Fiander-Good cut their analysis off in terms of a strict cost-effectiveness study, which is a partial study. It just takes the static effects.

• 1640

As an example by way of illustration, look at what is happening with the channel tunnel as a case showing the cascade of benefits that are possible. Look at the developments that are occurring in France at the French end of the tunnel as opposed to the British end of the tunnel. You see quite a different set of reactions. It just so happens that the French end of the tunnel is an area that has suffered from restructuring with coal and steel and various other primary, heavy industries.

The British end of the tunnel is perhaps the more prosperous area. I come from Britain originally, from a northern mining area. Some people have asked how they could get those benefits that should be accruing from the south up to the north. They asked whether some additional motorways could be built so that the economic take-off could occur in northern England as opposed to southern England.

In terms of what can be done, I again come back to the APEC study because it refers to some of this work that's being done in France.

[Traduction]

M. Rideout: En fait, le témoin précédent n'a pas dit qu'il s'opposait au projet. Il semble détester Fiander-Good. Est-ce que je l'ai bien compris? Êtes-vous arrivé à la même conclusion?

M. Dodds: J'ai écouté son témoignage. Quand on lui a posé une question à propos du marché, il a semblé accepter le fait que si le marché jugeait que ces gens-là pourraient acheter des obligations pour appuyer la construction du pont, ce serait une bonne chose du point de vue financier.

M. Rideout: D'accord.

M. Dodds: Or, du point de vue économique, il s'inquiétait du fait qu'il y aurait des pertes sur le plan social, pertes qui seraient assumées par l'ensemble de la société. Il en a fait une estimation, qui figurait sur une diapositive. Je suis au courant. Mon raisonnement porte non seulement sur le volet financier, mais aussi sur le volet commercial. Nous pouvons sonder le marché. D'après tous les renseignements dont je dispose, le marché est disposé à appuyer l'idée du pont.

M. Rideout: D'accord.

M. Dodds: Pour ce qui est de la perte sur le plan économique, je soutiens qu'elle est soit minimale, soit positive si on ne tient pas compte des autres avantages.

M. Rideout: J'ai peut-être manqué quelque chose, car il y avait assurément beaucoup de chiffres. Dans mon autre état, j'étais président du cours de travail sur l'infrastructure municipale. Nous avons étudié les travaux d'infrastructure, et nous avons constaté que le gouvernement fédéral récupérerait ses fonds à une vitesse phénoménale. Ce projet aura des retombées en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, l'assurance-chômage (moins de prestataires), la taxe de vente, la TPS, etc.

Dans ces calculs, je n'ai rien vu qui pourrait indiquer une réduction nette de certains de ces coûts, du moins pendant la période de construction. Cela se poursuivra avec la création de nouvelles sociétés. Il y a par exemple les retombées économiques, les nouvelles sociétés, les nouvelles techniques, etc. Est-ce que j'ai manqué quelque chose dans ces calculs ou est-ce que j'ai mal compris?

M. Dodds: Non; je pense qu'il critiquait Fiander-Good, qui s'est contenté de faire une analyse coût efficacité, c'est-à-dire une analyse partielle qui ne tient compte que des effets statiques.

Par exemple, le tunnel sous la Manche montre bien tous les avantages possibles d'un projet comme celui-là. Les réactions sont très différentes des deux côtés du tunnel. Du côté français, le tunnel débouche sur une région qui a souffert de la restructuration des industries houillères et sidérurgiques, ainsi que d'autres industries lourdes du secteur primaire.

Du côté anglais, la région est sans doute plus prospère. Je suis originaire d'une région minière du nord de l'Angleterre. Les gens m'ont demandé comment faire bénéficier le nord des avantages dont le sud va profiter. Ils m'ont demandé s'il serait possible de construire d'autres routes pour que les retombées économiques puissent favoriser l'essor du nord plutôt que du sud de l'Angleterre.

Pour les possibilités, je reviens encore à l'étude de l'APEC parce qu'il y est question d'une partie des mesures que les Français sont en train de prendre.

[Text]

Mr. Rideout: I think the added benefit to this project, looking at that side of it, is the fact that it's really funded by the private sector rather than through the government, which means that we get those spin-offs but we don't have to pay for them.

Dr. Dodds: The royal commission report, as I understand it, said several things. One thing was that the private sector should be more involved in the construction and operation of infrastructure and transportation projects. Well, we have that.

Second, it said that there should be transparency of costs, revenues and expenditures. I spent a lot of time on this and I have in my hotel room a mass of studies. I think there's been a tremendous transparency of costs and studies on this particular project and a lot of public debate, and I think it's justifiably so.

Another issue raised there is one of competition. Clearly, you can't start to build two or three bridges. However, they are going to maintain, as I understand it, the other ferry service, which is the Wood Islands ferry service. That will give some competition. Of course, there is control of the toll revenue as a mechanism to ensure that if you have a monopoly you don't exploit it.

Finally, it said that users should pay. Transport users should pay for what they get. We do have a constitutional obligation here with respect to P.E.I., so that's just a slightly different thing. As I think I indicated to the previous questioner, once the project is built and operated for 35 years, it comes back.

Mr. Rideout: Right.

Dr. Dodds: At that point it could well conceivably be a user-pay situation. You could extend beyond that if you wanted to look at various other options. Pick low pricing. You could change the structure of your tolls and charge different tolls in the summer vis-à-vis winter. You could charge tolls in the morning—the peak time—and in the evening. There are different structures you could have.

Mr. Rideout: I noticed something else. I'm just going off on a completely different tangent. There was discussion about the time saving and the argument about how fast you would have to go over the bridge and all the rest. You could forget about that and add some margin for whatever error might be there and reduce it down to a time saving of 75 minutes or whatever. Any time I've been there, there have been all kinds of large transport trucks that sit there with their engines idling and polluting the air and wasting fuel. It's the same thing with the cars that would sit there. I look at all of that and think that there has to be some saving associated with whatever time-saving benefit you get. There are costs and environmental concerns plus the aggravation of just sitting in line for two hours.

Dr. Dodds: I think there are other savings as well, because more and more manufacturers and others are moving to just-in-time inventory systems to reduce their inventory costs. If you can have a more rapid turnaround of delivery systems, in and out, then there can be some quite significant savings. I have seen some of the support that has come for the bridge from truckers' associations and potato growers and people like that. One of the figures I saw a few years ago was for a \$8 million to

[Translation]

M. Rideout: De ce point de vue, je pense que le projet a un avantage de plus étant donné qu'il est vraiment financé par le secteur public plutôt que par le gouvernement, ce qui signifie que nous pourrions bénéficier des retombées sans avoir à les payer.

M. Dodds: Si j'ai bien compris, la Commission royale a tiré plusieurs conclusions dans son rapport. Elle a déclaré que le secteur privé devrait participer davantage à la construction ainsi qu'à l'exploitation des aménagements d'infrastructure et de transport. Eh bien, c'est bien le cas.

Elle a aussi dit que les coûts, les recettes et les dépenses devraient être exposés avec transparence. J'ai consacré beaucoup de temps à ce dossier, et j'ai un tas d'études dans ma chambre d'hôtel. A mon avis, ce projet se distingue par une remarquable transparence du calcul des coûts et des études. En outre, il y a eu de nombreux débats publics, et il était temps de le faire justifier, selon moi.

La Commission a aussi soulevé la question de la concurrence. Or, il est évident que nous n'allons pas construire deux ou trois ponts. Néanmoins, je crois savoir que l'autre service de traversiers—celui de Wood Islands—sera maintenu, de sorte qu'il y aura une certaine concurrence. De plus, les recettes des péages seront contrôlées, pour que les détenteurs du monopole n'exploitent pas indûment le public.

Enfin, la Commission a conclu que ce sont les utilisateurs qui devraient payer. Les utilisateurs d'un système de transport devraient payer pour l'utiliser. Cela dit, nous avons une obligation constitutionnelle à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard, et la situation est donc un peu différente. Je crois avoir répondu à celui qui m'a interrogé avant vous que le promoteur céderait le pont à l'État après l'avoir exploité pendant 35 ans.

M. Rideout: C'est exact.

M. Dodds: A ce moment-là, nous pourrions envisager d'appliquer les principes de l'utilisateur payeur. Nous pourrions aussi aller plus loin, à condition d'être disposés à envisager d'autres possibilités, comme des prix très bas, par exemple. Le tarif pourrait varier, avec des péages différents l'été et l'hiver, ou encore le matin—la période de grand achalandage—et l'hiver. Les structures tarifaires pourraient varier.

M. Rideout: J'ai remarqué un autre élément. Je veux partir sur une tangente complètement différente. On a parlé du temps gagné en avançant l'argument qu'il faudrait rouler très vite sur le pont, et ainsi de suite. Même sans rouler très vite, et même avec une marge d'erreur qui réduirait le temps gagné à 75 minutes, mettons, ce n'est pas tout. Chaque fois que j'ai pris le traversier, j'ai vu des tas de gros camions qui attendaient, moteur au ralenti, en polluant l'air et en gaspillant du carburant. Et c'est la même chose dans le cas des voitures qui attendent. Je me dis donc que le pont ne fera pas que nous faire gagner du temps, mais qu'il rendra aussi possible d'autres économies. Pensons au coût du carburant, aux problèmes environnementaux et à la frustration qu'on éprouve du seul fait d'être obligé de faire la queue pendant deux heures.

M. Dodds: Je pense qu'il y aura d'autres économies, parce que de plus en plus de fabricants et d'autres entrepreneurs se tournent vers des systèmes de livraison juste à temps pour réduire leurs frais d'inventaire. Si les frais d'expédition et de livraison peuvent être réduits, il peut en résulter des économies très substantielles. J'ai pu constater certains des arguments que des associations de camionneurs, de producteurs de pommes de terre et d'autres parties de ce genre ont avancé pour appuyer la

[Texte]

\$9 million savings just on trucking. I think that was in 1989 or 1990 figures, so that is considerably more now.

• 1645

These are just some of the immediate benefits. These things could take place almost immediately. I'm very interested in economic development and try to be heavily involved for the province of Nova Scotia through voluntary planning and various other groups.

I can understand the controversy, but on the other hand, I can see the market willing and able to build. It's going to be quite a technical feat to do it.

Mr. Rideout: I noticed one thing in Moncton with our economic development and the things that are happening with the quality of life and cost of housing. All of those sorts of things become tremendous assets in trying to attract economic development. I look at P.E.I. and see that they are even better off than Moncton. Moncton is probably the best community in all of Canada, but next to that the Island comes very close.

Under those circumstances, with the bridge and the ease of communication and all the things that are happening, it's going to make the Island readily open to development. Maybe this would diversify their economy so that they're not tied so closely to just agriculture or tourism enterprises.

I don't know whether you have a comment. You could mention how great Moncton is if you wanted to.

Dr. Dodds: I come from Nova Scotia, and there are many envious eyes cast up in the direction of Moncton.

I'm on various bodies such as the Nova Scotia Trade Council and Voluntary Planning and the Halifax Board of Trade and bodies like that. We have a strategy for Nova Scotia, and the board of trade has a strategy for something called Metro Works. People are wondering how Moncton can do this. I don't want to take anything away from what's been achieved. People are saying how come Moncton can do it when Halifax has so many advantages, such as the port, etc. Moncton is sometimes an example that's held up as a clear success story.

However, I think a lot of benefits are possible. It's just that you can't quantify them at this point. The more you look and the more you study, you might be able to get some estimates. However, there's the purely technical point of view. I was trained as an economist. Economists love to be purists. We love to be exact and we love to get a correct number of decimal places and everything else in a study. If you like, I could discuss the discount rate because I find that an interesting part of the Fiander-Good study.

However, when it comes down to it, you have to take some issues on a gut feeling. As I'm looking at the Fiander-Good study, even if you accept some of the flaws, the estimates were not that far different and the net social cost was not very large even if you take the study just as it is. If you go beyond that and look at the potentials, then I can't say what the benefits are with any certainty. However, from my perspective, having read the evidence and so on, I feel that they could potentially be successful.

[Traduction]

construction du pont. Il y a quelques années, j'ai vu qu'à eux seuls, les camionneurs pourraient réaliser des économies de 8 millions à 9 millions de dollars par an; je pense que c'était pour 1989 ou 1990, et les économies seraient beaucoup plus importantes maintenant.

Ce ne sont là que quelques-uns des avantages immédiats. Ils pourraient être réalisés presque tout de suite. Le développement économique m'intéresse beaucoup; je tiens donc à favoriser de mon mieux celui de la Nouvelle-Écosse en participant à des groupes bénévoles de planification ainsi qu'à divers autres groupes.

Je peux comprendre la controverse, mais je peux aussi voir que le marché est capable de construire un pont et qu'il veut le faire. Ce sera tout un exploit pour les ingénieurs.

M. Rideout: J'ai remarqué que le développement économique de Moncton et ses retombées sur la qualité de vie et le coût du logement deviennent de très grands atouts pour attirer d'autres facteurs de développement économique dans la région. Car un regard du côté de l'île-du-Prince-Édouard, donnera compte qu'elle est encore mieux lotie que Moncton. Moncton est probablement la meilleure ville du Canada, mais l'île en est bien proche.

La construction du pont va faciliter les communications, et avec tout ce qui se passe, l'île va être un intérêt favorable au développement. Peut-être cela lui permettra-t-il de diversifier son économie, et de façon qu'elle ne soit plus aussi tributaire de l'agriculture ou du tourisme.

Je ne sais pas ce que vous en pensez. Vous pourriez chanter les louanges de Moncton, si vous voulez.

M. Dodds: J'habite en Nouvelle-Écosse, mais je sais que bien des gens tournent des yeux envieux vers Moncton.

Je fais partie de divers organismes, comme le Nova Scotia Trade Council, Voluntary Planning et la Chambre de commerce d'Halifax. Nous avons une stratégie pour la Nouvelle-Écosse, et la Chambre de commerce a une stratégie pour un projet appelé Metro Works. Nous nous demandons comment Moncton a pu faire cela. Je ne veux pas du tout minimiser ses réalisations. Nous nous demandons comment Moncton a pu réussir alors que Halifax a tant d'avantages, de ports, etc. On cite parfois l'exemple de la réussite manifeste de Moncton.

Toutefois, je pense que de nombreux avantages sont possibles. Le problème, c'est qu'il est impossible de les quantifier pour le moment. À force d'observer et d'étudier la question, il est possible d'arriver à certains chiffres estimatifs. Pourtant, il y a toujours le point de vue purement théorique. J'ai une formation d'économiste. Les économistes se piquent d'être puristes. Dans nos études, nous aimons faire des prédictions précises en allant à plusieurs décimales. Si vous voulez, je pourrais vous parler du taux d'escompte, parce que c'est selon moi un aspect intéressant de l'étude Fiander-Good.

Néanmoins, en fin de compte, il faut parfois décider avec ses tripes. Quand j'évalue l'étude de Fiander-Good, même en passant l'éponge sur certaines de ses lacunes, je dois bien conclure que les estimations n'étaient pas tellement différentes et que le coût social net n'était pas très élevé et cela, même si on prend l'étude telle qu'elle est. Par contre, si je vais au-delà de cela pour analyser les avantages potentiels, il m'est impossible de les prédire avec quelque certitude. Cela dit, de mon point de vue, après avoir lu la documentation, et ainsi de suite, je crois que la réussite est possible.

[Text]

Don't just take my word. APEC is perhaps the best think-tank in the Atlantic provinces, and it's confirming that there are these wider issues, and the literature supports that.

Mr. McGuire: I don't know if the witness is prepared to answer this or is able to answer it. Being from England... there's a very similar controversy taking place there about England becoming less English if they had this connection with the continent. Of course, we have the same sort of arguments that we would no longer remain an island and we would be somehow psychologically different or suffer psychologically because we're connected to the mainland.

Can you comment on the actual psychological impact that could be made or would actually be made?

• 1650

Dr. Dodds: This is something you can't value, but obviously people do feel that having not been invited since 1066, here you are suddenly going to give someone the opportunity. The two countries have not always seen eye to eye—France and England—although they have on some issues, such as Concord and various other things.

I can understand that some people were and still are isolationists, but what has happened is that events have overtaken them. With the Common Market, people now realize that trade flows are what is important—the flows of trade and of people. It just so happens now that the tunnel is going to come in at a time when these trade flows are increasing. The intra-trade flows between Britain and not just France but the Common Market are greater than they ever were.

What you had was psychological—not just the tunnel but this feeling of isolation from Europe. Now because of the success of the Common Market, that isolation is starting to disappear as people start to realize that their future is bound up in Europe.

I would hasten to say that P.E.I.'s future, New Brunswick's future, and Nova Scotia's future are all bound up together and with Canada, and that is what this project can do.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Thank you very much. I have a question or two. Speaking of the tunnel, what is the current estimate of cost for the Europe-England tunnel relative to the original estimate?

Dr. Dodds: I cannot answer that. If you want, I could find that out for you.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Do you have any idea?

Mr. Angus: Much more than they planned.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Is it 300%?

Dr. Dodds: It is certainly more than they expected.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Is it three times the original amount?

Dr. Dodds: I really could not give you a firm answer, but it certainly is a lot more than originally envisaged.

[Translation]

Ne vous fiez pas seulement à ce que je vous dis. L'APEC est probablement le meilleur groupe de réflexion des Provinces de l'Atlantique, et il a confirmé qu'il faut tenir compte de ces facteurs de plus grande portée. En outre, les études le confirment.

M. McGuire: Je ne sais pas si le témoin est disposé à répondre à la question que je vais lui poser ou s'il est en mesure de le faire. Vous êtes d'origine britannique... La controverse qui fait rage là-bas est la même que celle d'ici: Certains craignent que l'Angleterre perde une partie de son identité en étant reliée au continent. On nous a présenté des arguments analogues en disant que l'île ne serait plus une île et que les insulaires subiraient un choc psychologique en étant rattachés au continent.

Pourriez-vous nous parler de l'impact psychologique probable ou réel de la construction du pont?

M. Dodds: C'est quelque chose que l'on ne peut évaluer, mais évidemment, après la dernière invitation qui remonte à 1066, les gens sont très étonnés de se retrouver, tout à coup, devant la possibilité... Les deux pays n'ont pas toujours été d'accord—la France et l'Angleterre—malgré que cela soit parfois arrivé, comme dans le cas du Concorde, par exemple, et de certaines autres choses.

Je peux comprendre que certaines personnes étaient, et sont encore isolationnistes, mais elles ont été devancées par les événements. Après l'avènement du Marché commun, les gens comprennent maintenant que les relations commerciales sont l'élément vital—les relations commerciales et la liberté de mouvement des gens. Le tunnel sera prêt précisément au moment où les relations commerciales s'accroissent. Les échanges commerciaux entre l'Angleterre, et non seulement la France, mais l'ensemble du marché européen, sont plus importants qu'ils ne l'ont jamais été.

Il y avait une barrière psychologique... non seulement à l'égard du tunnel, mais aussi à l'égard du sentiment d'être isolé de l'Europe. Aujourd'hui, en raison de la réussite du Marché commun, cette tendance à l'isolement commence à disparaître au fur et à mesure que l'on comprend que l'avenir est lié à l'Europe.

Je dirais que l'avenir de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse est lié, et qu'il est aussi lié à celui du Canada, et ce projet peut le favoriser.

Le président suppléant (M. Casey): Je vous remercie infiniment. J'ai une ou deux questions à vous poser. À combien évalue-t-on maintenant la réalisation de l'Euro-tunnel, comparativement aux prévisions initiales?

M. Dodds: Je ne le sais pas. Je peux toutefois m'informer, si vous le désirez.

Le président suppléant (M. Casey): En avez-vous une idée?

M. Angus: L'Euro-tunnel coûtera beaucoup plus cher que prévu.

Le président suppléant (M. Casey): Trois cent pour cent de plus?

M. Dodds: Beaucoup plus que prévu. Cela, c'est certain.

Le président suppléant (M. Casey): Coûtera-t-il trois fois plus cher qu'on l'avait prévu au départ?

M. Dodds: Je ne peux pas vraiment vous donner de chiffres précis, mais ce sera sûrement beaucoup plus cher que prévu.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Casey): Do you play a part in APEC?

Dr. Dodds: I am not on the board of APEC.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Did you play a part in that study?

Dr. Dodds: No.

The Acting Chairman (Mr. Casey): We would like to thank you very much for your help with all these questions. The information you have provided has been very helpful to us.

Dr. Dodds: In terms of leaving some material, sir, I have this letter I referred to, and I can make the Canmac study available. It might be an hour or so before I do that, but I will make it available to you.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Thanks very much.

Dr. Dodds: Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Casey): We will suspend the sitting for a 10-minute break.

• 1655

• 1659

The Acting Chairman (Mr. Casey): I would like to call the meeting to order.

Certainly it's our honour to welcome Premier Frank McKenna of New Brunswick and former Premier Joe Ghiz, representing Prince Edward Island, to our meeting.

I would like to take a minute to introduce our members, who will be throwing riveting questions to you: Joe McGuire, of course, from Prince Edward Island; George Rideout is from where?

Mr. Rideout: Moncton.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Right. Iain Angus is from the northwest territories of Ontario; Dave Worthy is from British Columbia; Bob Corbett and Greg Thompson are from New Brunswick.

• 1700

Do you have a presentation to start with?

Hon. Frank McKenna (Premier of New Brunswick): That's really your choice. We each have speeches. Quite sincerely, we do, but we are also prepared simply to make an opening remark of a minute or 30 seconds and allow questioning to take place, and we would file our more extensive statements with the committee. It's really your choice.

The Acting Chairman (Mr. Casey): We would welcome the opportunity to ask you lots of questions, but we would welcome your opening remarks as well. We have an hour, I understand, so we'll invite you, Mr. McKenna, to go ahead and make your opening remarks.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Casey): Participez-vous aux activités de l'APEC?

M. Dodds: Je ne fais pas partie du conseil de l'APEC.

Le président suppléant (M. Casey): Avez-vous contribué à cette étude?

M. Dodds: Non.

Le président (M. Casey): Nous vous remercions infiniment de votre aide au sujet de toutes ces questions. Les renseignements que vous nous avez fournis nous seront fort utiles.

M. Dodds: Pour ce qui est des documents que je peux vous laisser, monsieur, j'ai cette lettre, ici, à laquelle j'ai fait allusion, et je peux sûrement vous fournir un exemplaire du rapport de l'étude Canmac. Il me faudra probablement une bonne heure pour l'obtenir, mais je vais vous en remettre un exemplaire.

Le président suppléant (M. Casey): Je vous remercie infiniment.

M. Dodds: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Casey): Nous allons faire une pause de dix minutes.

Le président suppléant (M. Casey): La séance est ouverte.

Nous avons l'honneur de recevoir à notre comité M. Frank McKenna, premier ministre du Nouveau-Brunswick, et M. Joe Ghiz, ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard.

Permettez-moi de prendre une minute pour vous présenter les membres du comité, qui vous poseront des questions fascinantes, j'en suis sûr. Il s'agit de Joe McGuire, évidemment, de l'Île-du-Prince-Édouard; de George Rideout, qui vient d'où?

M. Rideout: Je viens de Moncton.

Le président suppléant (M. Casey): Très bien. Iain Angus vient du nord de l'Ontario; Dave Worthy, de la Colombie-Britannique; Bob Corbett et Greg Thompson, du Nouveau-Brunswick.

Avez-vous une déclaration d'ouverture à nous faire?

L'honorable Frank McKenna (premier ministre du Nouveau-Brunswick): C'est à votre goût. Nous avons tous les deux préparé un exposé. Oui, nous avons préparé une allocution, mais nous sommes aussi tout à fait disposés à nous contenter de faire quelques observations préliminaires, ce qui ne prendra que quelques secondes, et à répondre ensuite à vos questions. Nous pourrions déposer nos documents au comité. Nous procéderons comme il vous plaira.

Le président suppléant (M. Casey): Nous voudrions profiter de l'occasion pour vous poser de nombreuses questions, mais nous tenons aussi à entendre votre déclaration préliminaire. Nous avons une heure, si je comprends bien. Donc, monsieur McKenna, veuillez nous présenter votre exposé.

[Text]

Mr. McKenna: Thank you, Mr. Chairperson, committee members. I want to express my appreciation for the invitation to be here to express our views on this bill. I also want to thank former Premier Ghiz for coming out of retirement and putting the skates on for one last fling around the ice. I appreciate his being here. It's a tremendous asset for him to be here, because there's probably nobody more intimately involved or with better knowledge of the project.

Briefly, I just want to express the views of the Government of New Brunswick with respect to this project. I want to outline to you today why I believe this project is good for New Brunswick, good for Prince Edward Island and good for all of Canada.

Ce projet est bon pour le Nouveau-Brunswick, il est bon pour l'Île-du-Prince-Édouard et certes, il est bon pour les provinces Atlantiques et le reste du Canada.

Needless to say our governments have played an integral part in the development of the Northumberland Strait Crossing project since 1987. It really has been an exercise in federal-provincial collaboration quite unprecedented in this country, and with the constitutional amendment tomorrow, I would suggest if both remain successful they would represent the two most significant products of interprovincial and federal cooperation.

After being involved in the process for six years, I am absolutely confident that history will favourably judge the fixed crossing to Prince Edward Island. We're talking of building a permanent fixed structure, and we've talked about it since Confederation. Today we have an opportunity to do just that: to build up, to bind up, and to move together.

For the first time in our history, a feasible, private sector driven, self-justifying project that does not require taxpayer subsidization is before us, much in the fashion of what is currently taking place all around the world and most lately in the province of Ontario. I believe it's time to seize the moment and opt for progress in Atlantic Canada.

I'm satisfied, as I know Mr. Ghiz and the Government of P.E.I. are, that all preconditions have been met and that it's time to move on. In fact, as premier, Mr. Ghiz laid out 10 exacting conditions to be met before he would sign any agreement on this project. I can tell you, having been an active participant, that the position of Prince Edward Island at times was tantalizing and infuriating to the rest of us, because they refused to give their unequivocal support to this project until such time as all preconditions were met. I was pleased those conditions were met and to have a chance to join with Minister MacKay and Mr. Ghiz in Charlottetown to sign the agreement.

[Translation]

M. McKenna: Merci, monsieur le président, les membres du comité. Je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir invité à venir exprimer mes vues sur ce projet de loi. Je remercie aussi l'ancien premier ministre, M. Ghiz, d'être venu nous prêter main forte dans le contexte de ce projet. Je le remercie d'être ici aujourd'hui. Sa présence constitue un atout extraordinaire, car il est probablement celui qui en connaît le plus au sujet du projet en question.

Je tiens seulement à exprimer brièvement les vues du gouvernement du Nouveau-Brunswick en ce qui a trait à ce projet. Je vais vous dire aujourd'hui pourquoi je pense que ce projet est bon pour le Nouveau-Brunswick, bon pour l'Île-du-Prince-Édouard, et bon aussi pour l'ensemble du Canada.

This project is good for New Brunswick, it is good for Prince Edward Island and certainly good for all the Atlantic provinces and the rest of Canada.

Je n'ai pas besoin de vous dire que nos gouvernements ont participé activement à l'élaboration du projet de l'ouvrage de l'affranchissement du détroit de Northumberland depuis 1987. On peut sûrement affirmer que cet exercice a donné lieu à une collaboration fédérale-provinciale inédite dans ce pays, et avec la modification constitutionnelle, demain, si les deux projets sont couronnés de succès, je dirais qu'il représente les deux réussites les plus importantes auquel aura abouti la collaboration interprovinciale et fédérale.

Après avoir participé au processus pendant six ans, je suis on ne peut plus confiant que l'histoire jugera favorablement l'ouvrage permanent qui reliera l'Île-du-Prince-Édouard au continent. Il est évidemment question de bâtir une structure permanente, ce dont on parle depuis le début de la Confédération. Nous en avons aujourd'hui la possibilité. Nous avons la possibilité de bâtir, de relier nos régions et de progresser ensemble.

Pour la première fois dans notre histoire, un projet faisable, mené par le secteur privé et qui justifie ses coûts nous est présenté, un projet qui ne fait aucunement appel à l'argent des contribuables, à l'instar, dans une large mesure, de ce qui se passe à l'heure actuelle dans le monde entier et, dernièrement, en Ontario. Je pense que nous devons saisir l'occasion qui se présente et opter pour le progrès dans la région de l'Atlantique.

Je reconnais, comme M. Ghiz et le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, que l'on a satisfait à toutes les conditions préliminaires et qu'il est temps d'aller de l'avant. En fait, lorsqu'il était encore premier ministre, M. Ghiz avait énoncé dix conditions plutôt exigeantes à laquelle on devait satisfaire avant qu'il ne signe quelque accord que ce soit relativement à ce projet. Je peux vous dire, pour avoir participé activement aux discussions, que la position de l'Île-du-Prince-Édouard a parfois été désespérante et frustrante pour les autres participants, car le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard refusait d'appuyer ce projet tant que l'on n'aurait pas satisfait à toutes les conditions préliminaires. J'ai été vraiment ravi de constater que l'on a pu satisfaire à ces conditions et d'avoir l'honneur de me joindre au ministre MacKay et à M. Ghiz, à Charlottetown, pour signer l'accord.

[Texte]

We realize that with today's global approach to business, the maritimes must pull together to be more competitive. The free and efficient movement of people and goods is essential for the economic growth of our small provinces. The fixed link will strengthen those transportation ties.

We believe that in the markets we are in now, which are world markets, Atlantic Canada must have, in addition to high-quality human infrastructure, high-quality transportation infrastructure. That is why we've spent money to build a bridge to Miscou, why we've spent a great deal of money, as the member from Carleton—Charlotte would know, for a ferry service to Grand Manan and also to Deer Island.

That's why we're so devoted to building a four-lane transCanada highway throughout New Brunswick, and so is the Premier of Nova Scotia for Nova Scotia. On that subject, since I see so many government members here, if you see the Prime Minister or Hugh Segal, tell him to call me, please, 453-2144. I've been waiting for three weeks or a month for a phone call. Just emphasize to them how important it is that this transCanada highway project be approved so that we get down to the business of building. If we don't get some kind of a go from the federal government within the next week or two, we're not going to be able to call tenders to get that project going for this summer. So it's just imperative.

• 1705

Mr. Thompson (Carleton—Charlotte): On a point of order, Mr. Chairman, when I see the Prime Minister, I'll tell her.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Order, order.

Mr. McKenna: I take it it's no longer between Bud Bird and Bernie Valcourt.

I just want to emphasize how critical it is that we get news quickly if we're going to get ahead with that project. This fits in with the transportation infrastructure so essential for Atlantic Canada.

Atlantic Canadians aren't interested in generations of dependency; they want self-sufficiency, they want to stand on their own two feet, and they want access to the markets of the world. We're not stupid. We know that in our province, with 700,000 people, we simply can't survive on the internal market that generates; we have to have export markets. That means we have to be able to get product to market, and we have to have access to high-quality infrastructure. Anyway, that's enough on that.

[Traduction]

Nous savons qu'en raison du mouvement de mondialisation du commerce dont nous sommes témoins aujourd'hui, les maritimes doivent joindre leurs forces afin d'être davantage compétitives. Le mouvement efficace et libre de toute entrave des gens et des biens est essentiel pour la croissance économique de nos petites provinces. L'ouvrage de franchissement permanent renforcera ces liens en ce qui a trait au transport.

Compte tenu des marchés dans lesquels nous évoluons aujourd'hui, qui sont des marchés mondiaux, la région de l'Atlantique doit posséder, en plus d'une infrastructure humaine de haute qualité, une infrastructure de transports de haute qualité. C'est pourquoi nous avons consacré de l'argent à la construction d'un pont à Miscou, et c'est pourquoi nous avons aussi affecté beaucoup d'argent, comme le sait le député de Carleton—Charlotte à un service de traversiers desservant Grand Manan ainsi que Deer Island.

C'est aussi pourquoi nous tenons tellement à prolonger la transcanadienne, sur quatre voies, d'un bout à l'autre du Nouveau-Brunswick, tout comme le premier ministre de la Nouvelle-Écosse entend le faire dans sa province. À ce sujet, j'en profite pour demander au nombreux députés du gouvernement qui sont ici aujourd'hui de dire au premier ministre ou à Hugh Segal, si jamais ils les voient, de m'appeler au 453-2144. J'attends leur appel depuis trois ou quatre semaines. Dites-leur à quel point il est important d'approuver le prolongement de la transcanadienne, de manière à ce que nous puissions commencer la construction. Si nous n'obtenons aucun signe positif de la part du gouvernement fédéral dans les deux semaines qui viennent, nous ne pourrons pas faire d'appel d'offres pour que le projet commence cet été. Cela est donc impératif.

M. Thompson (Carleton—Charlotte): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quand je verrai la première ministre, je lui ferai le message.

Le président suppléant (M. Casey): À l'ordre!

M. McKenna: Je suppose que cela ne sera plus uniquement entre Bud Bird et Bernie Valcourt.

Je tiens seulement à insister sur l'importance critique d'obtenir rapidement une approbation, si nous voulons aller de l'avant avec ce projet. Cela s'inscrit avec la nécessité d'améliorer l'infrastructure des transports, si essentiels dans la région de l'Atlantique.

Les Canadiens de la région de l'Atlantique ne tiennent pas du tout à vivre dans la dépendance pendant des générations; ils veulent pouvoir suffire à leurs besoins, demeurer fiers, et ils veulent avoir accès aux marchés du monde. Nous ne sommes pas stupides. Nous savons qu'avec une population de 700 000 habitants, le Nouveau-Brunswick ne peut absolument pas survivre seul. Nous devons pouvoir exporter. Pour ce faire, nous devons avoir la possibilité d'apporter nos produits au marché, et cela ne va pas sans une infrastructure de transports de haute qualité. Mais, abordons un autre aspect du projet.

[Text]

We believe there'll be a substantial technology transfer of benefit to us during the period of bridge construction. We believe there'll be increased tourist travel between provinces that will generate more activities for park and waterfront development, beaches and cottage clusters, and we believe the bridge itself will become a world-class tourist attraction.

The experience gained by many firms and individuals in this construction project is going to be very salutary for the region. It will create jobs. Hundreds upon hundreds of direct and indirect jobs will be created, providing wealth and security for our citizens, and hundreds upon hundreds of permanent, long-term jobs will be created with the financial benefits I've talked about before.

We know there are always going to be those who are for and those who are against a megaproject of this magnitude. We believe that after six years of debate, it's time we got on with the job.

I want to talk for a moment about the environmental question because I know it preoccupies quite a few people. The Province of New Brunswick has been involved with the environmental assessment since its initiation of this project in 1987, so this has been going on almost six years.

The review process has been led by Public Works and has included involvement of numerous federal agencies. The Province of New Brunswick participated in the review and analysis of the initial environmental evaluation, the proposal call, the seven proposals, the bridge concept assessment, the recent selection of the successful developer, and the environmental management plan. We've also participated in the panel hearings, and throughout we've had our chances to raise our issues and have them resolved in an appropriate forum.

The primary issues of concern to our province include the potential for ice build-up, for ice-out, shoreline erosion, protection of the fisheries, protection of land resources in the Cape Tormentine area. These issues have been addressed by Public Works and SCI through the ongoing federal environmental assessment and review process—to our satisfaction. Our government agreed to the conditional acceptance of the environmental management plan.

Now the project has been registered for a provincial EIA. Under our provincial EIA regulations, it must undergo scrutiny through that source as well. The federal government has filed all of its documentation with the province. So this project has to go through not only that extensive federal process, but provincial processes in New Brunswick and in P.E.I.

In sum, we've provided an enormous amount of input already into what I believe is the most environmentally studied project in the history of Canada. We're satisfied that this is a sound project. What the fixed link is going to do, I believe, is

[Translation]

Nous croyons que la construction du pont nous permettra de bénéficier de transferts de technologie importants. Nous pensons que le pont accroîtra l'activité touristique entre les provinces, ce qui entraînera une augmentation des activités en ce qui a trait à l'aménagement des parcs et des rives, ainsi que l'augmentation des activités sur les plages et dans les endroits où il y a des chalets qui sont construits, sans compter le fait que le pont deviendra probablement, en soi, une attraction touristique de classe mondiale.

L'expérience qu'aura acquise un grand nombre de sociétés et de particuliers au cours de la réalisation de ce projet aura un effet des plus salutaires pour la région. Ce projet créera des emplois. Des centaines et des centaines d'emplois directs et indirects seront créés, emplois qui apporteront la richesse et la sécurité à nos concitoyens, et ces emplois seront permanents et apporteront les avantages que je viens de mentionner sur le plan économique.

Nous savons qu'il y aura toujours des gens qui seront en faveur d'un mégaprojet de cette envergure, et d'autres qui seront contre. Nous pensons qu'après six ans de discussions, le moment est venu d'aller de l'avant.

Je vais maintenant aborder la question de l'environnement, car je sais qu'elle préoccupe bien des gens. La province du Nouveau-Brunswick a participé à l'évaluation environnementale depuis le lancement de ce projet en 1987. L'évaluation dure donc depuis près de six ans.

Le processus d'examen a été mené par le ministère des Travaux publics et de nombreux organismes fédéraux y ont participé. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a participé à l'examen et à l'analyse de l'évaluation environnementale initiale, de la demande de propositions, des sept propositions qui ont été formulées, de l'évaluation de la conception du pont, du récent choix de la firme dont les services ont été retenus et du plan de gestion environnementale. Nous avons en outre participé aux audiences de la Commission, et cela nous a donné l'occasion de signaler tous les sujets d'inquiétude que nous avions et de les résoudre dans le cadre approprié.

Les principaux sujets d'inquiétude du gouvernement du Nouveau-Brunswick concernent la possibilité d'amoncellement et de débâcle des glaces, l'érosion des rives, la protection des pêches, et la protection des terres dans la région de Cape Tormentine. Ces questions ont été examinées par le ministère des Travaux publics ainsi que par le groupe IES dans le contexte du processus fédéral permanent d'examen et d'évaluation environnementale et ce, à notre satisfaction. Notre gouvernement a donné son aval à l'approbation conditionnelle du plan de gestion environnementale.

Maintenant, le projet doit passer par le processus provincial d'évaluation des incidences environnementales. Nos règlements provinciaux, en la matière, prévoient que le projet doit faire l'objet d'un examen au niveau provincial. Le gouvernement fédéral a remis tous ces documents à la province. Donc, non seulement ce projet a-t-il à passer par ce processus fédéral important, il doit en plus être conforme aux processus provinciaux du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard.

En résumé, nous avons déjà contribué d'une manière extrêmement importante à ce que nous croyons être le projet qui a été le plus étudié, sur le plan de l'environnement, dans toute l'histoire du Canada. Nous sommes convaincus de la

[Texte]

provide a model for how it is possible to reconcile and resolve outstanding environmental issues and also respect the transportation and job creation priorities of government. This will help stimulate the kind of economic renewal, job creation, and the positive self-image so important to us in getting on with business.

It's funny and ironic that in New Brunswick our ancestors used their technology to build the longest covered bridge in the world at Hartland, which has been a tourist attraction ever since its creation. It is the longest covered bridge in the world, and it stands as a testimony to the expertise of our builders.

We see in this project, 13.6 kilometres, a bridge that will span two provinces, the longest structure of its kind in the world—another project of enormous magnitude that will act as a tourist magnet for generations to come. We want to prove to the world that we have the technology, the know-how, and the skilled workers to do this project and do it well; we know it can be done.

• 1710

I want to close by saying clearly and unequivocally that having looked at every dimension and manifestation of this project, we're satisfied in the province of New Brunswick that it is in the best interest of our province, of our region, and our country that this bill receive parliamentary approval.

Hon. Joe Ghiz (Former Premier of Prince Edward Island): Mr. Chair, committee members and ladies and gentlemen, on behalf of Premier Callbeck and the Prince Edward Island government, I am pleased to present a brief statement outlining the province's position with respect to the fixed link.

Prince Edward Island supports the fixed link project. Its government supports the link, and a clear majority of Islanders support the link. To state otherwise is quite simply a misrepresentation of fact. For the past seven years Islanders have been examining and debating the merits of this project. This extensive and rigorous debate buttressed by close to 100 years of philosophic debate over whether we should have a permanent link to the mainland has resulted in nearly every Islander taking a position for or against the project. As one Islander who was at the centre of the debate and at the centre of the decision-making process, I can say with complete conviction that the process was marked by honour, equity and, at all times, integrity.

It is not my intent to recount all that occurred over the past seven years. Rather, I wish to highlight some of the important events that led to our signing of the federal-provincial agreement on December 16 last. When Canada announced that it would formally put in place a process for selecting a private sector firm to design, build and operate the fixed crossing, P.E.I. set out its conditions upon which the project could advance.

In a November 1987 letter to then Minister of Public Works, Stewart McInnis, I laid out the 10 conditions essential for P.E.I.'s agreeing to have this process advance further. These conditions formed the basis of the December 16, 1992, agreement and they were, in summary, as follows.

[Traduction]

solidité du projet. Nous pensons que l'ouvrage permanent démontrera qu'il est possible de tenir compte de questions environnementales tout en respectant en même temps les priorités du gouvernement sur le plan des transports et de la création d'emplois. Cela contribuera à stimuler leur renouveau économique, la création d'emplois, ainsi que la fierté dont nous avons tellement besoin pour progresser.

Il est drôle, et en même temps ironique, de constater qu'au Nouveau-Brunswick, nos ancêtres ont utilisé leur savoir-faire pour construire le plus long pont couvert du monde, à Hartland, qui a été une attraction touristique depuis sa construction. C'est le plus long pont couvert du monde et il témoigne du savoir-faire de nos bâtisseurs.

Nous voyons dans ce projet, un pont de 13,6 kilomètres qui reliera deux provinces, la plus longue structure du genre dans le monde—un autre projet de très grande envergure qui attirera des touristes pendant des générations. Nous voulons prouver au monde que nous avons la technologie, le savoir-faire et les travailleurs compétents pour réaliser ce projet, et bien le faire; nous savons que c'est possible.

Pour terminer, je dirai clairement, et de façon non équivoque, qu'après avoir examiné ce projet sous toutes ses facettes, nous sommes convaincus, au Nouveau-Brunswick, qu'il est dans le meilleur intérêt de notre province, de notre région et de notre pays que ce projet de loi soit approuvé par le Parlement.

L'honorable Joe Ghiz (ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard): Monsieur le président, membres du comité, mesdames et messieurs, au nom du Premier ministre Callbeck et du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, j'ai l'honneur de vous présenter un bref exposé décrivant la position de la province au sujet de l'ouvrage de franchissement permanent.

L'Île-du-Prince-Édouard appuie le projet. Son gouvernement l'appuie, de même qu'une nette majorité des habitants de l'Île. Quiconque prétend le contraire dénature les faits. Les habitants de l'Île examinent ce projet et en discutent les avantages et les inconvénients depuis sept ans. Ce débat approfondi et rigoureux, qui s'appuie sur près de cent ans de débats philosophiques sur l'opportunité d'établir un lien permanent avec la terre ferme, fait en sorte qu'aujourd'hui, presque tous les insulaires ont maintenant une position arrêtée sur la question. Ils sont pour ou contre le projet. En tant qu'insulaire, qui a été au centre du débat et du processus décisionnel, je peux affirmer, avec conviction, que le processus s'est déroulé sous l'enseigne de l'honneur, de l'équité et, en tout temps, de l'intégrité.

Je n'ai pas l'intention de vous rappeler ce qui s'est passé au cours des sept dernières années. Je me contenterai plutôt de mettre en lumière certains événements importants qui nous ont amenés à signer l'accord fédéral-provincial le 16 décembre dernier. Lorsque le Canada a annoncé qu'il allait officiellement entreprendre un processus visant à choisir une entreprise privée qui serait chargée de concevoir, de construire et de gérer l'ouvrage de franchissement permanent, l'Île-du-Prince-Édouard a énoncé les conditions auxquelles il faudrait satisfaire pour que le projet puisse aller de l'avant.

En novembre 1987, dans une lettre adressée au ministre des Travaux publics de l'époque, M. Stuart McInnis, j'énonçais les six conditions essentielles à l'approbation de ce projet par l'Île-du-Prince-Édouard. Ces conditions sont à la base de l'accord que nous avons signé le 16 décembre 1992. Les voici, en résumé:

[Text]

We had to receive compensation for highways to allow for the impact of increased traffic on the province's highway system. A commitment was necessary that the Wood Islands-Caribou ferry service be maintained as an alternate service.

With respect to submerged lands, an agreement to transfer submerged lands to the control of the federal government for the purposes of the fixed crossing was required.

With respect to tolls, we had to receive assurance from the federal government that tolls for the fixed crossing would be fair and reasonable.

With respect to the displaced ferry workers, we required a commitment to a program to assist displaced ferry workers.

With respect to the economic redevelopment for the Borden area, the federal government was required to take steps to offset negative employment and income effects in Borden and area resulting from the closure of the Borden-Tormentine ferry.

With respect to Atlantic content, the project has to maximize significant economic benefits to the region during construction.

With respect to the environment, the project had to meet strict environmental criteria under the EARP process.

With respect to fisheries, in consultation with fishermen, the federal government must establish a mechanism to compensate fishermen whose livelihood is adversely affected by activities related to the construction of the crossing.

With respect to utilities, the crossing had to include a utility corridor available to the province for the cost of installation of transmission facilities.

Given the unique importance of this project to Islanders, it was obvious that the people should be given the opportunity to express their will directly. On January 18, 1988, in a plebiscite, 60% of Islanders voted in favour of the fixed link, 40% were opposed. This result, in effect, directed the province to pursue this project within the conditions prescribed. However, due to the nature of the project and the large number of Islanders who were opposed, we proceeded in a cautious and prudent manner. As Premier McKenna has indicated, it exacerbated tensions and patience with respect to others who wanted the project to proceed in a more expeditious manner, but we were careful to ensure that no stone was left unturned in the evaluation of the project.

From January 1988 to December 1992, the province's position was clear and consistent. We supported the link, subject to our 10 conditions. During this period the project would seemingly advance and then retreat. P.E.I. remained involved throughout the period and was consulted on all matters of importance. As I noted earlier, the process was marked by honour, equity and integrity.

[Translation]

Nous devons recevoir une contribution à l'égard des routes, afin de compenser l'incidence de l'augmentation de la circulation sur le réseau routier de la province. Nous voulions aussi obtenir l'engagement que le service des traversiers entre Wood Islands et Caribou serait maintenu, comme autre possibilité.

Nous voulions aussi un accord prévoyant le transfert au gouvernement fédéral de la responsabilité des terres qui seraient submergées en fonction de la réalisation du projet.

Nous voulions aussi obtenir, de la part du gouvernement fédéral, la garantie que les droits qui seraient exigés pour l'utilisation de l'ouvrage permanent seraient équitables et raisonnables.

Nous avons exigé un engagement à l'égard d'un programme destiné à aider les travailleurs du service de traversiers perdraient leur emploi.

En ce qui a trait à la situation économique de la région de Borden, nous avons exigé du gouvernement fédéral qu'il prenne les mesures nécessaires pour compenser les effets négatifs sur le plan de l'emploi et des revenus, dans la région de Borden, à la suite de l'élimination du service de traversiers entre Borden et Tormentin.

Sur le plan du contenu de la région de l'Atlantique, le projet devait maximiser les retombées économiques pour la région, au cours de la construction.

En ce qui a trait à l'environnement, le projet devait satisfaire à des critères sévères prévus dans le cadre du PEEE.

Dans le domaine des pêches, de concert avec les pêcheurs, le gouvernement fédéral doit établir un mécanisme destiné à compenser les pêcheurs dont les revenus sont affectés par des activités liées à la construction de l'ouvrage.

En ce qui a trait aux services, l'ouvrage devait inclure un corridor disponible à la province en fonction du coût de l'installation de lignes de transmission.

Compte tenu de l'importance unique de ce projet pour les insulaires, il était évident que les gens devaient avoir la possibilité d'exprimer directement leurs volontés. Le 18 janvier 1988, dans le cadre d'un plébiscite, 60 p. 100 des insulaires se sont prononcés en faveur de la réalisation d'un ouvrage de franchissement permanent, et 40 p. 100 contre. Ce résultat était en quelque sorte une directive ordonnant au gouvernement provincial d'aller de l'avant avec le projet moyennant les conditions prescrites. Toutefois, étant donné le caractère du projet et le grand nombre d'insulaires qui s'y opposaient, nous avons procédé avec circonspection. Comme l'a mentionné M. McKenna, cela a exacerbé les tensions et l'impatience qui existaient déjà chez certains qui voulaient que le projet avance plus rapidement, mais nous avons voulu faire en sorte de ne rien laisser au hasard dans l'évaluation du projet.

De janvier 1988 à décembre 1992, la position de la province a toujours été claire et n'a jamais varié. Nous appuyions le projet, à la condition que nos dix conditions soient respectées. Au cours de cette période, le projet a semblé tantôt avancer et tantôt reculer. L'Île-du-Prince-Édouard est demeurée décidée à participer aux discussions pendant tout ce temps et a été consultée sur toutes les questions d'importance. Comme je l'ai dit plus tôt, le processus s'est déroulé sous l'enseigne de l'honneur, de l'équité et de l'intégrité.

[Texte]

• 1715

On December 16, 1992, Minister Elmer MacKay, Premier Frank McKenna, and I concluded and signed a federal-provincial agreement allowing the project to proceed. From P.E.I.'s perspective the agreement satisfies our ten conditions. The position of the government of the province is clear. It has signed off its support for this project and is committed to see it proceed as per the terms and conditions of the federal-provincial agreement.

But what of Islanders generally? What views do they hold today after having been extensively consulted and influenced on this project generally and the SCI project specifically?

Some may come before this committee and suggest that Islanders are strongly in favour of the project or that opposition to the bridge at the grass-roots level is mounting. I would respectfully suggest that neither extreme position is entirely representative of Islanders generally. Since the plebiscite of 1988, when a clear majority of Islanders spoke in favour of the project, levels of support have fluctuated. However, one result has always remained constant. A large number of Islanders oppose the bridge, but a larger number of Islanders support the bridge. A recent poll released by CBC confirms this very point. Many are opposed, but many, many more are in favour. In the instance of the CBC poll, they reported 63% in favour, with 34% opposed.

Islanders may hold many views with respect to the fixed link, and there are three conclusions that I have drawn from my analysis of this project and my reading of Island opinion that I wish to share with you.

One, with the exception of the economy, Islanders consider the fixed link to be the single most important issue facing P.E.I. today. Issues such as taxes, education, the environment, land use and health care generally pale in comparison when Islanders are asked to rank the importance of issues confronting P.E.I.

Second, Islanders have taken a position with respect to the fixed link. Few, if any, are indifferent. Collectively and individually, conclusions have been drawn.

Third, finally, the clear trend is that Islanders in the majority support the fixed link. From the plebiscite to the CBC's most recent poll, all indicators support this conclusion.

I would respectfully submit that Islanders have made up their minds, and the clear majority want this project to proceed. They have listened to the good and the bad, the pros and the cons, the facts and the fiction. They have taken this information in and have drawn their own conclusions. For many Islanders, some of whom will appear before this committee, the fixed link project is not about unfettered prosperity or ice or fish or the environment; rather, it essentially comes down to an ideological

[Traduction]

Le 16 décembre 1992, le ministre Elmer MacKay, le Premier ministre McKenna et votre serviteur avons conclu et signé un accord fédéral-provincial permettant que le projet aille de l'avant. L'accord satisfait à nos dix conditions. La position du gouvernement de la province est claire. Il a approuvé le projet et s'est engagé à ce qu'il soit entrepris selon les conditions stipulées dans l'accord fédéral-provincial.

Mais qu'en pensent les insulaires, en général? Quelle est leur position quant au projet, aujourd'hui, après avoir été aussi consultés et influencés qu'ils ont été sur ce projet, en général, et sur le projet de la SCI, plus particulièrement?

Certaines personnes viendront témoigner devant votre comité, et diront que les insulaires sont fortement en faveur du projet ou que l'opposition populaire à la réalisation du pont croît de jour en jour. Je vous dirai respectueusement qu'aucune position extrême n'est vraiment représentative de l'opinion des insulaires, dans l'ensemble. Depuis le plébiscite de 1988, par lequel une nette majorité des insulaires s'est prononcée en faveur du projet, l'appui au projet a fluctué. Toutefois, un résultat est toujours demeuré constant. Un grand nombre d'insulaires s'opposent à la construction du pont, mais il y en a aussi un grand nombre qui l'appuient. Les résultats d'un sondage qu'a récemment effectué CBC confirment cette constatation. De nombreux insulaires s'opposent au projet, mais il y en a beaucoup plus qui sont en faveur. Les résultats du sondage de CBC ont révélé que 63 p. 100 des insulaires sont en faveur du projet, et que 34 p. 100 d'entre eux s'y opposent.

Il y a peut-être un grand nombre d'opinions différentes au sujet de l'ouvrage permanent chez les insulaires, mais j'ai tiré trois conclusions, dont je veux vous faire part, de l'analyse que j'ai faite de ce projet ainsi que de la façon dont j'interprète l'opinion des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard.

Premièrement, après l'économie, les insulaires considèrent l'ouvrage de franchissement permanent comme la décision la plus importante que doit prendre l'Île-du-Prince-Édouard aujourd'hui. Quand on demande aux insulaires d'énumérer, par ordre de priorité, les questions qu'ils considèrent les plus importantes pour l'Île-du-Prince-Édouard, les questions comme les impôts, l'éducation, l'environnement, l'utilisation des terres et les soins de santé viennent généralement loin derrière.

Deuxièmement, les insulaires ont tous une position à l'égard de l'ouvrage de franchissement permanent. Il n'y en a que très peu, s'il y en a, qui y sont indifférents. Collectivement et individuellement, les insulaires ont pris position.

Troisièmement, la tendance qui se dégage nettement, c'est que les insulaires appuient en majorité la réalisation de l'ouvrage de franchissement permanent. Depuis les résultats du plébiscite et ceux du plus récent sondage de CBC, cet appui ne se dément pas.

Les insulaires ont pris une décision, et la plupart d'entre eux veulent que le projet se réalise. Ils ont écouté le pour et le contre, tous les arguments, autant les faits que les arguments de pure fiction. Ils ont digéré ces renseignements et en sont venus à une conclusion. Pour bien des insulaires, dont quelques-uns comparaitront devant votre comité, l'ouvrage de franchissement permanent n'est pas qu'une simple question concernant la prospérité, les glaces, le poisson ou l'environnement, mais se

[Text]

interpretation of where Prince Edward Island should be heading into the 21st century.

A quote from the Friends of the Island, when they appeared before the FEARO panel, best illustrates this observation. They stated:

Many people are simply opposed to anything which would diminish the status of Prince Edward Island as an island. For them it is a matter of spirit, and no compromise or mitigation is possible. The construction of a fixed link would represent a psychic violation.

Will the fixed link alter the dynamic of Prince Edward Island? In my view, it will. Will a transportation link fundamentally alter the kind and gentle and caring nature of Islanders? I doubt it. In the end a minority of Islanders will continue to oppose this project because of the psychic violation this project represents, but to the majority of Islanders and to the provincial government who have participated in an exhaustive process marked by honour, equity and integrity, this project does not represent a violation but is rather a natural and logical step forward for Prince Edward Island as it moves into the 21st century.

• 1720

Mr. Chairman, ever since I became Premier of Prince Edward Island in 1986, this project has been on my desk. We have proceeded cautiously, we have proceeded carefully, we have proceeded with integrity, and we have frustrated our neighbours when they wanted us to proceed more forcefully. I have been accused of sitting on the fence on this project because I refused to get on a white charger and proceed. I did that because I wanted to ensure that every possible situation was looked at, that the project complied with all laws, and that the people who advised the Province of Prince Edward Island could do so with integrity and without compromise.

The best advice we have received is that this project is a go, it is sound, it is environmentally safe, it is economically feasible, it is good for Prince Edward Island, it is good for the region and it is good for Canada. We want to get on with the project and stop the negative talk of doom and gloom.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Mr. Ghiz, thank you for your remarks. If we come up with the right conclusion at the end of this committee meeting, perhaps we'll get the project off the desk and you off the fence and everything will go ahead.

Mr. Rideout: Could you state clearly where you stand?

The Acting Chairman (Mr. Casey): At this point we'll turn the floor over to the members for questions.

[Translation]

résumé plutôt essentiellement à une interprétation idéologique de l'orientation que doit prendre l'Île-du-Prince-Édouard à l'aube du XXI^e siècle.

Une citation tirée de l'exposé du groupe The Friends of the Islands, lorsqu'il a comparu devant le Comité du BFEED, illustre bien cette observation. Les représentants ont dit ceci:

Il y a bien des gens qui s'opposent carrément à tout ce qui pourrait diminuer la situation de l'Île-du-Prince-Édouard, en tant qu'île. Pour eux, c'est une question d'esprit, et aucun compromis n'est possible. La construction d'un ouvrage de franchissement permanent représenterait une violation psychologique.

L'ouvrage de franchissement permanent modifiera-t-il la dynamique de l'Île-du-Prince-Édouard? À mon avis, oui. Un tel lien de transport altérera-t-il fondamentalement le caractère affable des insulaires? J'en doute. En fin de compte, il continuera d'y avoir une minorité d'insulaires qui s'opposeront à ce projet, en raison de la violation psychologique qu'il représente, mais pour la majorité des insulaires et le gouvernement provincial, qui a participé à un processus approfondi, empreint d'honneur, d'équité et d'intégrité, ce projet ne représente pas une violation, mais plutôt un pas en avant naturel et logique pour l'Île-du-Prince-Édouard, à l'aube du XXI^e siècle.

Monsieur le président, ce projet a toujours été sur mon bureau, à partir du moment où je suis devenu premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, en 1986. Nous avons été prudents, nous nous sommes montrés intègres, et il est arrivé que nous ayons frustré nos voisins lorsqu'ils voulaient que nous procédions plus rapidement. On m'a accusé d'être indécis, au sujet de ce projet, parce que je refusais de foncer tête baissée. Je tenais à m'assurer que toutes les possibilités avaient été envisagées, que le projet satisfaisait à toutes les lois, et que les gens qui étaient chargés de conseiller le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard puissent le faire d'une manière intègre et sans compromis.

Le meilleur avis que nous ayons reçu veut que ce projet soit sain, qu'il ne présente aucun risque pour l'environnement, qu'il soit réalisable sur le plan financier, qu'il soit bon, autant pour l'Île-du-Prince-Édouard que pour la région et l'ensemble du Canada. Nous voulons aller de l'avant avec le projet et mettre un terme à tous ces propos d'échec néfaste et inéluctable.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Casey): Monsieur Ghiz, je vous remercie de vos observations. Si nous arrivons à la bonne conclusion, à la fin de cette séance du comité, nous serons peut-être parvenus à faire décoller le projet de votre bureau et à le mettre en branle.

M. Rideout: Dites-nous donc clairement votre position?

Le président suppléant (M. Casey): À ce moment-ci nous allons permettre au membres du comité de poser des questions à nos deux invités.

[Texte]

Mr. Thompson: Premier McKenna, I was taken with your remarks in regard to transportation in New Brunswick and what your government is doing. I agree with you—it has been a high priority and I think we can see some improvement in New Brunswick. You alluded to the ferries in Carleton—Charlotte and some of the work that you have been doing.

I want to talk a little more about the TransCanada Highway and how that fits in with this project. I think it does, and perhaps you can elaborate a little more on that, because from the tone of your conversation today, you are a little frustrated by what you see happening or not happening. Maybe we could pick it up at that point.

Mr. McKenna: Thank you, Greg, and thank you to all the New Brunswick members for their support for the project. For us it all ties together, and the fixed link is in the perfect spot because it represents the confluence of all three provinces. It is almost in the geographic centre of the region—Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island.

I think it will become a magnet in an area where there will be a great deal of activity. New Brunswick needs a high-quality highway system to service the fixed link and the substantial tourist attraction that Prince Edward Island and Nova Scotia represent.

We are frustrated. I know there may not be a lack of goodwill here, but there sure is a lack of action. We must have commitments if we are going to call tenders. A highway is not built in a day or a week. It takes months to buy land, do engineering, do environmental work and to start construction, and we have to find out what is going on here. I am frustrated.

Don't lose my phone number. Pass it on to some of your friends and ask them to call me and tell me what is going on. We are anxious to get the project under way.

It is a matter of lives. Some terrible accidents are taking place on our highway system. In the Saint John area there are 20,000 vehicles a day on a highway system that was probably designed for half that. It is beyond what we can carry. With the major cut-backs in rail transportation, tractor trailers on our highways are thundering along constantly. It is dangerous, and we have to do something about it.

I don't know why we are in this situation. Perhaps it is because we have such a large piece of the highway and we serve so many provinces with our highway connections, but we really need your help on this one. We need to make it all work together—the ferries, the bridges, the fixed link and the highway.

[Traduction]

M. Thompson: Monsieur le premier ministre McKenna, j'ai trouvé particulièrement intéressantes vos observations au sujet du transport au Nouveau-Brunswick et ce que fait votre gouvernement à cet égard. Je suis d'accord avec vous—on a accordé une très grande priorité au transport au Nouveau-Brunswick, et je pense que l'on peut le constater. Vous avez fait allusion au service de traversiers dans la région de Carleton—Charlotte, ainsi qu'à quelques travaux que vous avez effectués.

Je veux discuter un peu plus de la transcanadienne et de la façon dont les travaux que l'on envisage sont reliés à ce projet. Je pense que ces travaux ont vraiment de l'importance pour le projet. Vous pourriez peut-être développer d'avantage votre pensée là-dessus, car si j'en juge au ton que vous avez utilisé aujourd'hui, j'ai l'impression que vous vous êtes un peu frustré de la façon dont les choses arrivent ou n'arrivent pas. Vous pourriez peut-être reprendre à partir de là.

M. McKenna: Merci, Greg, et je remercie aussi tous les députés du Nouveau Brunswick de l'appui qu'ils manifestent à l'égard du projet. Pour nous, tout est relié et l'ouvrage de franchissement permanent sera construit à l'endroit idéal, car cela se trouve au point de rencontre des trois provinces. Il sera presque construit en plein milieu de la région—entre la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.

Je pense qu'il deviendra un pôle d'attraction dans une région où il y aura énormément d'activité. Le Nouveau-Brunswick a besoin d'un réseau routier de haute qualité afin de desservir l'ouvrage de franchissement permanent ainsi que le flot important de touristes qu'attirent l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse.

Nous sommes frustrés. Ce n'est peut-être pas tant la bonne volonté qui manque à Ottawa que la célérité d'action. Nous devons avoir des engagements pour être en mesure de lancer des appels d'offres. Une route, cela ne se construit pas en un jour ou une semaine. Il faut des mois pour acheter les terrains nécessaires, effectuer les études techniques, procéder au travail environnemental et mettre l'ouvrage en chantier, et nous devons savoir à quoi nous en tenir. Je suis frustré.

Ne perdez pas mon numéro de téléphone. Donnez-le à quelques-uns de vos amis et demandez leur de me téléphoner pour me dire ce qui se passe. Nous avons bien hâte de mettre le projet en branle.

Il y a des vies qui sont en jeu. Il arrive de terribles accidents sur nos routes. Dans la région de Saint John, il y a 20 000 véhicules par jour qui circulent sur un réseau routier qui avait probablement été conçu à l'origine pour la moitié de cela. Cela dépasse notre capacité. Après les coupures importantes qui ont été faites dans le secteur du transport ferroviaire, les gros camions-remorques sillonnent nos routes sans arrêt. La situation est dangereuse, et nous devons faire quelque chose.

Je ne sais pas pourquoi nous nous retrouvons dans cette situation. C'est peut-être parce qu'un tronçon important de la route se trouve sur notre territoire et que nous desservons tellement de provinces avec notre réseau routier, mais nous avons vraiment besoin de votre aide pour régler ce problème. Nous devons parvenir à tout intégrer—les traversiers, de même que les ponts, l'ouvrage de franchissement permanent et le réseau routier.

[Text]

[Translation]

• 1725

Mr. Thompson: Mr. Premier, I want to pick up on that, even though I am plugging for my own constituency. St. Stephen, my home town, has the largest single border crossing in Atlantic Canada. We have problems getting people back and forth across that border, so we do need a third bridge in St. Stephen. I believe that has been passed over. That is a provincial responsibility now. Could you comment on that?

Mr. McKenna: That requires agreement of the state government and the province. There is a lot of controversy within the community there, because it does divert some traffic. It is under active consideration between the two jurisdictions. It is tough enough to get a little fixed link between two provinces. Imagine getting a big fixed link like the one you want between two countries.

Mr. Thompson: There are only six levels of government to climb through, three on each side of the border. This project will probably take 10 years if we put it on our high priority list.

Mr. McKenna: It has to go through Maine environmental stuff and our environmental stuff and so on, but it is now a matter of active negotiation between the two governments.

Mr. Thompson: We could carry this one on for a long time. I appreciate your being here. It is nice to have you with us.

Mr. Corbett: I want to thank both of you for being so gracious with your comments and your support for the fixed link. We know it is possible for various governments, although they don't necessarily share the same political stripe, to agree on matters of significant importance to the country. Unfortunately, they don't always come to fruition, as we recently saw in the referendum of last October. However, I hope this project will be something we can all share in, and that the benefits will accrue not just to Atlantic Canada but to the rest of the country as well.

Premier McKenna commented that he has been dealing with this project for some six years. Indeed, a fixed link to Prince Edward Island was first talked about 107 years ago. The subject has come up many times since. It has been negotiated. A start was even made back in the 1960s. Unfortunately, it didn't end well.

I would like to deal with two things in the short time available to us. The agreement that was established between Canada and the two provinces involved, section 5, which is referred to as industrial benefits. . . Premier McKenna, could you expand on the agreement that was reached between the federal government and the Province of New Brunswick? Please make reference to the industrial benefits that will accrue to the provinces as a result of the construction of this link.

M. Thompson: Monsieur le Premier ministre, je veux profiter de l'occasion, même si je ne pêche que pour ma circonscription. À St. Stephen, la municipalité d'où je viens, nous avons le poste-frontière le plus important de la région de l'Atlantique. Ce poste-frontière est tout simplement engorgé. Nous avons donc besoin d'un troisième pont à St. Stephen. J'ai l'impression que l'on a oublié ce problème. Cela est maintenant de compétence provinciale. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

M. McKenna: Cela exige l'accord du gouvernement de l'État et du gouvernement provincial. Cette question est très controversée dans cette localité, car cette solution dévierait une partie de la circulation. Mais les deux autorités examinent activement la question. Il est déjà suffisamment difficile d'obtenir un lien permanent entre deux provinces. Pensez donc ce que cela peut représenter que de faire approuver la construction d'un gros ouvrage comme celui que vous voudriez, qui relierait deux pays.

M. Thompson: Il n'y a que six niveaux de gouvernement à franchir; trois de chaque côté de la frontière. Ce projet aboutira probablement dans dix ans, si nous le mettons sur notre liste des plus hautes priorités.

M. McKenna: Il doit passer par le processus environnemental du Maine, et ensuite par le nôtre, mais les deux gouvernements en discutent activement à l'heure actuelle.

M. Thompson: Cela pourrait prendre encore bien longtemps. J'apprécie votre présence ici aujourd'hui. Je suis heureux que vous soyez parmi nous.

M. Corbett: Je vous remercie tous les deux de vos observations ainsi que de l'appui que vous manifestez à l'égard de l'ouvrage de liaison permanente. Nous savons qu'il est possible que des gouvernements qui ne sont pas forcément de la même allégeance politique s'entendent sur une question qui a de l'importance pour le pays. Malheureusement, cela ne donne pas toujours de bons résultats, comme nous l'avons constaté dernièrement après le référendum d'octobre dernier. Toutefois, j'espère que nous bénéficierons tous de ce projet, et que les avantages qu'il procurera ne seront pas réservés uniquement à la région de l'Atlantique, mais qu'ils profiteront aussi au reste du Canada.

Monsieur McKenna nous a dit qu'il travaille à ce projet depuis presque six ans. En réalité, la première fois que l'on a parlé d'un ouvrage permanent reliant l'Île-du-Prince-Édouard à la terre ferme remonte à environ 107 ans. Depuis, la question est souvent revenue sur le tapis. Elle a fait l'objet de toutes sortes de négociations. On avait même commencé un projet au cours des années 60, projet qui a malheureusement tourné court.

Je voudrais aborder deux questions dans le peu de temps qu'il nous reste. À l'article 5 de l'accord qui a été conclu entre le gouvernement fédéral et les deux provinces intéressées, il est question de retombées industrielles. . . M. McKenna, pouvez-vous nous en dire un peu plus long au sujet de l'accord qui est intervenu entre le gouvernement fédéral et la province du Nouveau-Brunswick? Je vous prierais de nous parler un peu des retombées industrielles dont bénéficieront les provinces à la suite de la construction de cet ouvrage permanent.

[Texte]

Mr. McKenna: We think the economic importance of this project is tremendous, but the fact that it is a megaproject is not something I want to attach primary importance to. I don't think Atlantic Canada will be built by megaprojects. Sometimes I think they are actually negative things to have. This project will create a lot of jobs during construction, but I think its most important ramifications will be felt afterwards. Both New Brunswick and the Province of Prince Edward Island have been actively working with the developer to make sure that a lot of activity will take place.

• 1730

To start with, in the case of New Brunswick we've been actively working with the developer, as has the Province of P.E.I., to make sure a lot of activity will take place in the region. For example, we know the developer quite properly is interested in sourcing his materials and supplies at the lowest cost to him. We support that.

Having said that, he will be providing a facility on the Cape Tormentine side for the construction of the shore-based part of the entire project that will take place there. A work camp will be set up, I think employing a substantial number of people. That will be to look after the activity from the New Brunswick side. We also have to deal with the marine-based activity. A substantial amount of the activity will be marine-based. Much of that will be generated from the New Brunswick side.

In addition to that, we'll be doing the re-bar facility and doing engineering in the province of New Brunswick. We also expect to be providing a significant number of the skilled labourers. Prince Edward Island and New Brunswick both have a considerable amount of labour to supply to the project. We have a number of skilled workers, now involved in construction projects, who will become available for this project. Many of those will be available as well. The source of aggregate, of course, is something he'll presumably access on the basis of low bid.

All of these features I'm talking about will end up generating a very substantial economic activity. We continue to work with the developer. The Province of P.E.I. has been very specific in the economic benefits but it's generally conceded that because of the relative size of our province and the relative level of development of our economy, there will be substantial sourcing of materials and labour from the province of New Brunswick.

Mr. McGuire: I'd like to welcome the premier and the ex-premier here this afternoon.

I would like to first of all address a question to Mr. Ghiz in regard to a report in our national newspaper, I believe, about an affidavit he was quoted on, as requesting or in favour of additional environment assessment. Could you address yourself to that?

[Traduction]

M. McKenna: Nous pensons que ce projet a une énorme importance sur le plan économique, mais je ne veux pas accorder trop d'importance au fait qu'il s'agit d'un mégaprojet. Je ne pense pas que la région de l'Atlantique sera construite à coups de mégaprojets. Je pense même que les mégaprojets peuvent parfois avoir des conséquences néfastes pour une région. Ce projet créera de nombreux emplois au cours de la construction, mais je pense que ses retombées les plus importantes se feront sentir après coup. Les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard ont travaillé de près avec l'entreprise chargée de la réalisation du projet pour s'assurer que beaucoup d'activités seront engendrées.

Pour commencer, au Nouveau-Brunswick, nous avons eu de nombreux pourparlers avec le promoteur—tout comme nos homologues de l'Île-du-Prince-Édouard—pour nous assurer qu'une grande partie des activités auront lieu dans la région. Par exemple, nous savons que le promoteur veut obtenir ses matériaux et ses fournitures au prix le plus bas possible, et c'est parfaitement légitime. Nous sommes d'accord.

Cela dit, le promoteur va construire du côté du Cap Tourmentin une installation qui se chargera de la construction de la partie terrestre du projet de notre côté. Il aménagera un chantier qui emploiera un personnel important, je crois. Les travaux de construction du pont du côté du Nouveau-Brunswick se feront depuis ces installations. Il ne faut pas négliger non plus les travaux en mer. Une grande partie des travaux se feront en mer. Et une grande partie de ces travaux-là se feront à partir du Nouveau-Brunswick.

En outre, l'usine de barres d'armature sera située au Nouveau Brunswick, et une partie des travaux de génie se feront chez-nous. Nous nous attendons aussi à fournir une importante proportion des ouvriers spécialisés. L'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick sont tous les deux en mesure de fournir une grande partie de la main d'oeuvre nécessaire au projet. Nous avons beaucoup d'ouvriers spécialisés qui participent actuellement à des travaux de construction qui seront disponibles pour le projet. Beaucoup d'entre ceux-là seront disponibles également. Mais par ailleurs, le promoteur voudra probablement acheter ses agrégats au moins-disant.

Tout cela va générer une très importante activité économique. Nous continuons nos pourparlers avec le promoteur. L'Île-du-Prince-Édouard a été très précise au sujet des avantages économiques, mais il est généralement reconnu que la taille relative de nos provinces et le niveau relatif de développement de nos économies font qu'une grande partie des matériaux et de la main-d'oeuvre viendront du Nouveau-Brunswick.

M. McGuire: J'aimerais souhaiter la bienvenue au premier ministre et à l'ancien premier ministre cet après-midi.

Je voudrais d'abord poser une question à M. Ghiz au sujet d'un article paru dans notre quotidien national, je crois, au sujet d'un affidavit dans lequel il aurait réclamé une évaluation environnementale supplémentaire ou se serait dit favorable à une telle évaluation. Pourriez-vous me dire ce qui en est?

[Text]

Mr. Ghiz: I want to thank you, Mr. McGuire, for that question. First of all, it allows me to take a crack at *The Globe and Mail*. It purports to be Canada's national newspaper but it is not Canada's national newspaper. It has no reporters on Prince Edward Island. It relies on a reporter from Halifax making a few phone calls and reading letters to the editor, upon which he bases reports in the national newspaper. The rest of Canada reads this and thinks it represents what's going on in Prince Edward Island. It does not.

Mr. McKenna: I like it.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Ghiz: You like *The Globe and Mail*. I read it every day but I read it with a grain of salt.

There was a paragraph in my affidavit that said when the project was initially announced that the province assumed there would be a specific environmental evaluation. We have advisers. They would come into the office on a regular basis to say what they thought was going to happen, that there would be a specific environmental evaluation. So that's what we assumed. It didn't mean this was the only way it could happen.

The next sentence in my affidavit—and I don't have it in front of me but I know what it says—states, however, that the federal government decided to proceed with a generic environmental evaluation. When that happened, people who advised me came into the office and told me this was the way they were proceeding. It was perfectly valid.

The way *The Globe and Mail* reported it was as if I had required, as the premier, that a specific environmental evaluation take place, as if this was a precondition. That was not the case. I would suggest to you that a cursory reading of the affidavit would suggest that is the case.

That, Mr. McGuire, is my answer to that specific *Globe and Mail* story.

• 1735

Mr. McGuire: Previous witnesses today, specifically people who represented the Marine Atlantic Workers and the Islanders for a Free Ferry Service, mentioned number five of your ten commandments of displaced workers. The assertion was made that Mr. Ghiz abandoned the workers, in the end, when you signed the agreement with SCI in February, that they are basically on their own as far as being looked after, being consulted with or being talked to, and that there was absolutely no consultation with them with regard to their future.

The other accusation made was that if the fishermen said they were against this particular project, then the project wouldn't go. There was no further consultation with the fishermen.

On both these points there was a failing by the then Premier of Prince Edward Island to keep his word in this regard. I wonder if you could respond to that.

Mr. Ghiz: I would be happy to do that, Mr. McGuire.

There was no more difficult a group to deal with than Gerard Sexton's group. I met with Mr. Sexton on at least two, if not three, occasions in my office at meetings requested by him or by others with whom he was associated. I couldn't talk to

[Translation]

M. Ghiz: Monsieur McGuire, je tiens à vous remercier pour cette question. Premièrement, elle me permet de m'en prendre au *Globe and Mail*, qui prétend être le quotidien national du Canada, alors que c'est faux: il n'a pas de journalistes à l'Île-du-Prince-Édouard, et il s'en remet à un journaliste de Halifax qui fonde ses articles dans le quotidien national sur quelques appels téléphoniques et quelques lettres à la rédaction. Le reste du Canada lit ces articles et s' imagine qu'ils représentent ce qui se passe à l'Île-du-Prince-Édouard. Eh bien, non.

M. McKenna: Il me plaît ce journal.

Des voix: Oh, oh!

M. Ghiz: Vous aimez le *Globe and Mail*. Je le lis tous les jours, mais avec un grain de sel.

Dans l'un des paragraphes de mon affidavit, il était précisé que, quand le projet a été annoncé, la province pensait qu'il y aurait une évaluation environnementale d'un projet de pont précis. Nous avons des conseillers. Ils venaient régulièrement dans mon bureau pour me dire ce qu'ils pensaient qui allait se passer, et ils croyaient qu'il y aurait une évaluation environnementale d'un projet de pont précis. Nous sommes donc partis de ce principe. Cela ne voulait pas dire que c'était la seule façon dont les choses pouvaient se dérouler.

La phrase suivante de l'affidavit—je ne l'ai pas sous la main, mais j'en suis sûr—précise toutefois que le gouvernement fédéral avait décidé de faire faire une évaluation environnementale d'un projet générique de pont. A ce moment-là, mes conseillers sont venus me dire que c'était de cette façon-là que les choses allaient procéder. C'était parfaitement valable.

Dans l'article du **Globe and Mail*, on donne l'impression que j'aurais demandé, en ma qualité de Premier ministre, qu'on fasse l'évaluation environnementale d'un projet de pont précis, comme si c'était une condition préliminaire. Mais ce n'est pas le cas. Je vous dis qu'une lecture rapide de l'affidavit vous éclairerait.

Voilà ce que je réponds à cet article du *Globe and Mail*, monsieur McGuire.

M. McGuire: Certains des témoins qui vous ont précédé aujourd'hui, c'est-à-dire les représentants des employés de Marine Atlantic et des Islanders for a Free Ferry Service, ont évoqué le cinquième de vos dix commandements des travailleurs déplacés. Ils ont déclaré que vous aviez abandonné les travailleurs, en fin de compte, quand vous avez signé l'entente avec la SCI en février. Somme toute, ils sont livrés à eux-mêmes: on ne s'occupe pas d'eux, on ne les consulte pas, on ne leur parle pas, et il n'y a eu absolument aucune consultation avec eux au sujet de leur avenir.

On nous a dit aussi qu'il avait été convenu que, si les pêcheurs s'opposaient à ce projet, il ne serait pas mis en oeuvre. Et les pêcheurs n'ont pas été consultés par la suite.

On nous a dit que, sous ces deux aspects, l'ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard n'avait pas respecté sa parole. Je me demande si vous pourriez nous faire part de vos réactions à ces accusations.

M. Ghiz: Je serais heureux de le faire, monsieur McGuire.

Aucun groupe ne s'est montré aussi difficile que celui de Gerard Sexton. J'ai rencontré M. Sexton dans mon bureau au moins deux, sinon trois fois, à l'occasion de rencontres réclamées par lui ou par des gens de son groupe. J'ai été

[Texte]

him. He was not prepared to listen to reason whatsoever. He was against the link, "sink the link", and he didn't want to hear anything that would allow the link to proceed. Every time he requested a meeting, he received a meeting.

Toward the end, when it became obvious that the project was proceeding and an agreement might be signed, there were no further requests for a meeting. I would wake up in the morning, read the newspaper, and there would be a quote from Mr. Sexton that Joe Ghiz wouldn't meet with them. But a request was never made.

I was crossing the ferry service in December, before the agreement was signed, a 6:30 a.m. ferry crossing. I went in, got myself a cup of coffee and the newspaper and I sat down to read it. The first thing I heard over from someone over to one side was that I was responsible for ruining the Christmas of his family and the families of all the ferry workers. I looked up. It was Gerard Sexton. Then he proceeded to give me a barrage.

Had he said good morning to me, and could he sit down and chat with me, I would have done so. But I was darned if I was going to get into a shouting match in the middle of the lobby on the ferry at 6:30 a.m. I folded my newspaper and walked into the other room. I told Mr. Sexton I didn't have to take his abuse.

The fact of the matter is, we met with the ferry workers when they requested a meeting. The problem is—and I have no difficulty in saying this whatsoever—Mr. Sexton is the most unreasonable person I have ever met in my life. The fact of the matter is, we have included in the agreement a clause that would compel and mandate the federal government to deal with the ferry workers.

This project is going to take at least five years, and not from today. From today it will probably be seven years. All kinds of things are going to happen in the workplace in that period of time. The federal government, through Marine Atlantic, has stated in the agreement that it is prepared to deal in an equitable manner with the ferry workers, whether through retraining for jobs that will come about as a result of the fixed link, retraining with respect to jobs that will come about as a result of Borden redevelopment, early retirement or whatever. There is plenty of opportunity in the seven-year period to deal with that issue.

I believe the ferry workers, through Mr. Sexton—and I underline "Mr. Sexton" because I don't believe the majority of the ferry workers support the strident positions he has taken—will be treated in a fair and equitable manner. The agreement specifically provides that.

With respect to fishermen, I met with the fishermen each and every time a request was made. I might say that I found them very reasonable to deal with, notwithstanding that the representatives I met with were opposed to the link. But that does not mean all fishermen are opposed to it. I would set up a meeting. I didn't know if 10 or 20 would be coming. Never were there more than three.

[Traduction]

incapable de dialoguer avec lui. Il ne voulait absolument pas entendre raison. Il était farouchement opposé au projet de raccordement et il ne voulait rien entendre qui puisse en rendre la construction possible. Chaque fois qu'il m'a demandé une rencontre, il l'a obtenue.

Vers la fin, quand il est devenu évident que le projet allait se faire et qu'un accord serait peut-être signé, il ne m'a plus demandé de rencontres. Le matin, je me réveillais, je lisais le journal, et j'apprenais que M. Sexton avait encore déclaré que Joe Ghiz refusait de rencontrer son groupe, mais aucune demande de rencontre n'a été formulée.

En décembre, avant que l'entente soit signée, j'ai pris le traversier à 6h30. Je suis monté à bord, j'ai acheté une tasse de café et un journal et je suis allé m'asseoir pour le lire. J'ai tout de suite entendu quelqu'un qui se tenait à côté de moi dire que j'avais gâté le Noël de sa famille et des familles de tous les employés du service de traversiers. J'ai levé la tête: c'était Gérard Sexton. Il a commencé à m'engueuler.

S'il m'avait abordé en me disant bonjour et en me demandant s'il pouvait s'asseoir à ma table pour me parler, j'aurais accepté. Par contre, je n'avais pas du tout envie de commencer à crier au milieu du hall du traversier à 6h30. J'ai plié mon journal et j'ai passé la porte. J'ai dit à M. Sexton que je n'étais pas obligé de subir ses injures.

La vérité, c'est que nous avons rencontré les employés du service de traversiers chaque fois qu'ils ont demandé une rencontre. Le problème—et je n'hésite pas le moindrement à le dire—c'est que M. Sexton est la personne la moins raisonnable que j'ai rencontrée de ma vie. La vérité, c'est que nous avons fait inscrire dans l'entente une clause qui obligera le gouvernement fédéral à conclure un règlement avec les travailleurs du service de traversiers.

La mise en oeuvre du projet va prendre au moins cinq ans, et pas à partir d'aujourd'hui. À partir d'aujourd'hui, il faut probablement compter sept ans. Il va se passer toutes sortes de choses dans le milieu de travail des intéressés pendant cette période-là. Par l'intermédiaire de Marine Atlantic, le gouvernement fédéral a déclaré dans l'entente qu'il est disposé à traiter les employés du service de traversiers de façon équitable, en les recyclant pour qu'ils postulent les emplois qui seront créés par suite de la construction du pont, ou les emplois qui résulteront de la remise en valeur de Borden, ou encore en les autorisant à prendre une retraite anticipée, et ainsi de suite. En sept ans, on aura amplement la possibilité de régler le problème.

Je suis convaincu que les employés du service de traversiers seront traités de façon juste et équitable, par l'entremise de M. Sexton—et je le souligne, «M. Sexton», parce que je ne pense pas que la majorité des employés visés appuient les positions agressives qu'il a prises. L'entente prévoit expressément ce traitement.

J'ai aussi rencontré les pêcheurs chaque fois qu'ils me l'ont demandé. J'ajoute que je les ai trouvés très raisonnables dans mes échanges avec eux, même si ceux de leurs représentants que j'ai rencontrés s'opposaient au projet de raccordement. Cela ne signifie pas pour autant que tous les pêcheurs s'y opposent. Donc, j'organais une rencontre; je ne savais pas s'il en viendrait 10 ou 20, mais il n'ont jamais été plus de trois à venir.

[Text]

[Translation]

• 1740

Alan MacDonald, Liberal poll chairman from Rice Point, still voting for us, was opposed to the fixed link. Mike McGeoghegan from the Belfast area was in, as was Buck Watts. Buck didn't say too much. I rather suspect Buck was in favour of the link. He's the president. I was asked to hear what Buck had to say. Buck didn't say too much. He made some notes.

The thing is, these are the people I heard from. They had some concerns. What I told them is what I will tell you—we have built a clause into the agreement that provides for compensation to the fishermen should their livelihood be affected.

But I am not a scientist. I am not an ecologist. I rely on advice. When I was premier I got the best advice I could get. In fact, we went out and retained two people I thought would be opposed to the link. One was Dr. Ian MacQuarrie, an environmentalist on Prince Edward Island who's well-known as being a person who errs on the side of the environment, as he should. The other one retained was Dr. Ian MacLaren. I don't know where he resides, but he was involved in the Hibernia project, providing advice for that.

I fully expected that when I retained these two people... some people who advised told me I'd retained the wrong people, that they were going to come in and tell me the thing couldn't go. I said I was going to err on the side of caution.

So we went out and retained MacLaren and MacQuarrie. To my surprise they came and in and advised the cabinet that in their view—and I had no idea what they were going to say until they got there—the bridge was environmentally benign and would not create any difficulty for the fishery. I know there are some people involved in the fishery who don't believe that, perhaps don't want to believe that. They're operating from their own experience, if you will. But the best advice the province was able to obtain is that the fishery will not be harmed.

Should it be harmed, we have a provision in the federal-provincial agreement to provide compensation to the fishermen.

Mr. McGuire: You commented about the highways agreement and the slowness of the federal government to come through with that agreement. If everything goes well here with the court case, and the judge says it's A-OK, enough environmental studies have been done, etc., do you have any assurances from the federal government or from the Department of Public Works that indeed they will be able to move very quickly with the developer and have a contract signed this spring or early summer?

Mr. McKenna: I don't know about assurances, but I can tell you that if the bill is passed and we're successful in court, I would beg of the Department of Public Works to expedite what needs to be done. You just can't subject people to this type of uncertainty for so long. We're in a period in Atlantic Canada where people have mentally prepared themselves for this project. People are anticipating it. They believe it's going to be built. They want us to get on with it.

Alan MacDonald, le président libéral du bureau de scrutin de Rice Point, qui vote encore pour nous, s'opposait au raccordement fixe. Mike McGeoghegan, de la région de Belfast, est venu avec lui, tout comme Buck Watts. Buck n'a pas dit grand-chose. J'ai l'impression qu'il était favorable au raccordement. C'est le président. On m'a demandé d'écouter ce que Buck avait à dire, mais Buck n'a pas dit grand-chose. Il a pris des notes.

Ce sont ces gens-là que j'ai entendus. Ils avaient des inquiétudes. Je leur ai dit ce que je vais vous dire—nous avons fait inclure dans l'entente une clause de dédommagement des pêcheurs, si leur gagne-pain devait en souffrir.

Cela dit, je ne suis pas un scientifique, ni un écologiste. J'écoute mes conseillers. Quand j'étais premier ministre, j'ai retenu les meilleurs que j'ai pu trouver. En fait, nous avons retenu les services de deux personnes qui, j'en étais convaincu, allaient s'opposer au projet: Ian MacQuarrie, un environnementaliste de l'Île-du-Prince-Édouard qui a la réputation de pêcher par excès de prudence écologique, comme il se doit de le faire; l'autre conseiller que nous avons retenu était Ian MacLaren. Je ne sais pas où il habite, mais il avait été l'un des conseillers dans le cadre du projet Hibernia.

Quand nous avons retenu les services de ces deux personnes-là, je m'attendais vraiment... certains de mes conseillers m'avaient dit que j'avais fait une erreur en retenant ces gens-là, car ils allaient me dire que le projet était irréalisable. J'ai répondu que j'allais pêcher par excès de prudence.

Bref, nous avons retenu les services de MM. MacLaren et MacQuarrie. À mon grand étonnement, ils ont dit à mon conseil des ministres que, selon eux—et je n'avais pas idée de ce qu'ils allaient dire avant qu'ils commencent à parler—que le pont n'aurait pas d'importantes répercussions environnementales et qu'il ne créerait aucune difficulté pour les pêches. Je sais que certains pêcheurs ne le croient pas, peut-être parce qu'ils ne veulent pas le croire. Ils se fient à leur propre expérience, si vous voulez. Néanmoins, il reste que les meilleurs conseillers que nous avons pu retenir nous ont dit que le projet ne nuirait pas aux pêches.

Et même s'il devait leur nuire, nous avons fait inclure dans l'entente fédérale-provinciale une clause de dédommagement des pêcheurs.

M. McGuire: Vous avez parlé de l'entente sur les routes et de la lenteur dont le gouvernement fédéral a fait preuve dans ce contexte. Si tout se passe bien ici et que la Cour fédérale rend une décision favorable, c'est-à-dire si le juge donne le feu vert en déclarant qu'il y a eu suffisamment d'études environnementales, et ainsi de suite, le gouvernement fédéral—ou le ministère des Travaux publics—vous ont-ils donné des assurances qu'ils pourront conclure rapidement une entente avec le promoteur et signer un contrat au cours du printemps ou au début de l'été?

M. McKenna: Je ne sais pas s'il y a des assurances, mais je puis vous assurer que, si le projet de loi est adopté et que la Cour nous donne gain de cause, je vais supplier le ministère des Travaux publics de se hâter. Il est inadmissible de faire vivre des gens si longtemps dans un tel climat d'incertitude. Dans les provinces de l'Atlantique, nous traversons une période où la population s'est mentalement préparée au projet. Les gens s'y attendent. Ils sont convaincus qu'il doit se faire. Ils veulent que nous allions de l'avant.

[Texte]

I know Public Works is doing their best, but they really have to get the paperwork going, and going quickly. I imagine Justice is the one doing the paperwork. The developer has expressed a frustration to us that we keep slipping dates all the time when it comes to paperwork. I know our officials have been urging that. I would urge that it be expedited and really pushed hard.

The Acting Chairman (Mr. Casey): The hon. member from Moncton has one question.

Mr. Rideout: I'll say this very quickly to the Premier of New Brunswick. My leader's riding is where this bridge will either start or end. He has a major concern with respect to the fisheries. I wonder whether the province has analysed that.

As well, I have a concern about Marine Atlantic maintaining their headquarters in Moncton.

The Acting Chairman (Mr. Casey): That's two questions.

Mr. Rideout: No, it's a three-part question. The third part is, have you been able to achieve any additional road funding? It seems asinine to have a bridge and no roads to deal with either end of it. That's my one question.

Mr. McKenna: The answer to your question is that, first of all, your leader has spoken to me on a number of occasions about the fisheries part of this project, particularly. We're satisfied that this will not cause damage to our fishery. We're also satisfied that in the unlikely event it should, there is protection built in. We value our fishery enormously. In fact, our member representing Shediac—Cap Pelé, Bernard Richard, is with me today. He is extremely preoccupied. He has been the past-president of the herring processors' association. He is very concerned about it for all the fish plants. But we're satisfied that's going to be fine.

• 1745

Secondly, with respect to highway funding, there is a pot of approximately \$20 million indexed that will be available for highway construction. This will ensure we are in a position to link up with the link and have high-quality exits and entrances and roadways to it, in addition to the amount of highway work that is part of this project, the approaches.

The third one was Marine Atlantic headquarters. In the case of Marine Atlantic, we have a commitment that this project will not represent justification for the moving of Marine Atlantic. Quite properly, in my view, the Government of Canada was not in a position to say Marine Atlantic would be in Moncton forever. The world changes. But this project will not constitute justification for a move.

Mr. Angus: Mr. McKenna, Mr. Ghiz, I want to thank you not only for appearing but also for your very forceful presentations in support of the link.

[Traduction]

Je sais que les Travaux publics font de leur mieux, mais il faut vraiment qu'ils fassent avancer le dossier, et qu'ils travaillent vite. J'imagine que c'est le ministère de la Justice qui s'occupe des documents. Le promoteur nous a fait part de sa frustration, en disant que les délais ne sont jamais respectés quand il y a des documents à préparer. Je sais que nos représentants ont fait pression pour accélérer les choses. Je ferai moi-même pression pour que tout se fasse très vite, en priorité.

Le président suppléant (M. Casey): Le député de Moncton a une question.

M. Rideout: J'aimerais poser ma question très rapidement au Premier ministre du Nouveau-Brunswick. Ce pont va finir ou commencer dans la circonscription de mon chef. Il s'inquiète énormément de ses conséquences sur les pêches. Je me demande si la province les a analysées.

De plus, je voudrais qu'on me rassure et qu'on me dise que le siège social de Marine Atlantique va rester à Moncton.

Le président suppléant (M. Casey): Ce n'est pas une, mais deux questions.

M. Rideout: Non, c'est une question en trois volets. Le troisième est le suivant: avez-vous pu obtenir d'autres crédits pour la construction de routes? Il me semble ridicule de construire un pont s'il n'y a pas de routes qui y mènent, à une extrémité ou à l'autre.

M. McKenna: Je répondrai à votre question que, premièrement, votre chef m'a parlé à plusieurs reprises, particulièrement sur l'aspect des pêcheries et du projet. Nous sommes convaincus que le projet ne nuira pas à nos pêches. Nous sommes aussi convaincus que, s'il leur nuisait, ce qui est peu probable, nous avons prévu les mécanismes de protection nécessaires. Nous tenons énormément à nos pêches. En fait, notre député de Shediac—Cap Pelé, Bernard Richard, est avec moi aujourd'hui. Il est extrêmement inquiet. Bernard est un ancien président de l'Association des entreprises de conditionnement du hareng. Il est très inquiet pour l'avenir des usines de conserveries. Néanmoins, nous sommes convaincus qu'il n'y a aucun danger.

Deuxièmement, en ce qui concerne les crédits pour la construction de routes, nous avons constitué une réserve d'environ 20 millions de dollars indexés pour ce genre de travaux. Nous aurons donc les fonds nécessaires pour relier notre réseau routier au pont, avec des voies d'accès et de sortie bien aménagées, en plus évidemment des routes menant au pont qu'il faudra construire.

Troisièmement, en ce qui concerne le siège social de Marine Atlantique, on nous a assuré que le projet ne justifiera pas le déménagement du siège social. À mon avis le gouvernement du Canada a eu raison de ne pas s'engager à conserver le siège social de Marine Atlantique à Moncton indéfiniment. Le monde évolue. Cela dit, le projet lui-même ne justifiera pas un déménagement du siège social.

M. Angus: Monsieur McKenna, monsieur Ghiz, je tiens à vous remercier non seulement d'avoir comparu, mais aussi de nous avoir donné des exposés très persuasifs en faveur de la construction du pont.

[Text]

One of the unfortunate similarities between my neck of the woods, northern Ontario, and New Brunswick is the state of our highways. Yours are worse than ours, and that's not saying much for New Brunswick highways. Just to let you know, we are supportive up in my end of the amount of dollars you need to rebuild your system. I think it's really important.

Mr. McKenna: Tell your premier about it.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Angus: I have, actually.

An hon. member: He's an NDP premier, too.

Mr. McKenna: It would have been helpful to have him on side.

Mr. Angus: I want to put my questions to Mr. Ghiz, in part to clarify some of the items that were the 10 conditions, just so we have a sense as to what is in the contract as opposed to what has been committed to or promised.

For example, your first one was the compensation for the impact on the traffic. Is there a set amount that P.E.I. has been guaranteed by the federal government?

Mr. Ghiz: It's more than \$20 million. I think it is \$20.4 million.

Mr. Angus: With regard to the Caribou-Wood Islands ferry, how has the Government of Canada guaranteed that it will continue?

Mr. Ghiz: I don't have the agreement in front of me, but there is a clause in the agreement that provides that it is an independent service justifiable in its own right. That's essentially what it is.

Mr. Angus: So it is a contractual agreement.

Mr. Ghiz: Yes.

Mr. Angus: Obviously if circumstances change, for example, a diversion of traffic, no longer economically viable, is there anything to prevent the federal government from pulling the plug?

Mr. Ghiz: No more than there is now. I mean, we can't be guaranteed that the status quo, as we know it today, is going to continue to eternity. What the agreement provides is that the Wood Islands ferry service is an independent service justifiable on its own merits and will continue as such.

Mr. Angus: With regard to the assistance program for displaced ferry workers, I know on the fisheries side a separate fund has been set up. Has there been an allocation of resources in the contract, or is it again a promise to help out if there is a problem?

Mr. Ghiz: We promise to help out if there is a problem, but it is a contractual obligation that in my view is enforceable in the courts.

Mr. McKenna: They also have first access to the jobs. A substantial number of permanent jobs is associated with this project.

Mr. Ghiz: That's right. I mentioned that in answer to another question earlier. There is a contractual obligation that is enforceable in the courts. As Premier McKenna has pointed out, they have the first priority on the new jobs that would be created.

[Translation]

Mon coin de pays, le nord de l'Ontario, ressemble sous certains aspects au Nouveau-Brunswick, notamment—et malheureusement—l'état des routes. Les vôtres sont pires que les nôtres, et ce n'est pas un compliment pour les routes du Nouveau-Brunswick. Je tiens à vous dire que les gens de chez nous sont avec vous et qu'ils savent combien d'argent il vous faudra pour la réfection de votre réseau. Je pense que c'est vraiment important.

M. McKenna: Dites-le à votre premier ministre.

Des voix: Ho, ho!

M. Angus: Je le lui ai dit.

Une voix: Et c'est un premier ministre néo-démocrate.

M. McKenna: Il aurait été utile de l'avoir dans notre camp.

M. Angus: Je veux poser mes questions à monsieur Ghiz, en partie pour obtenir des précisions sur certains aspects des 10 conditions, pour que nous ayons une idée du contenu du contrat comparative-ment à ce qu'on s'est engagé à faire ou aux promesses qu'on a faites.

Par exemple, votre première condition était un dédommagement pour l'impact que la réalisation du projet aurait sur la circulation. Le gouvernement fédéral a-t-il garanti une certaine somme à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Ghiz: Plus de 20 millions de dollars. Je pense que c'est 20,4 millions de dollars.

M. Angus: Comment le gouvernement du Canada a-t-il garanti que le service de traversiers de Caribou à Wood Island serait maintenu?

M. Ghiz: Je n'ai pas l'entente sous les yeux, mais elle contient une clause stipulant que c'est un service indépendant justifiable en soi. C'est essentiellement la teneur de l'entente.

M. Angus: C'est donc une entente contractuelle.

M. Ghiz: Oui.

M. Angus: Si les conditions changent, par exemple si le trafic est détourné et que le service est plus économiquement viable, avez-vous prévu des dispositions qui empêcheraient le gouvernement fédéral d'y mettre fin?

M. Ghiz: Pas plus qu'il n'y en a maintenant. Je veux dire qu'on ne peut pas nous garantir le maintien du statut-quo pour l'éternité. L'entente stipule que le service de traversiers de Wood Island est un service indépendant justifiable en soi et qu'il sera maintenu en tant que tel.

M. Angus: Au sujet du programme d'aide aux travailleurs déplacés du service de traversiers, je sais qu'un fonds distinct a été constitué pour les pêcheurs. A-t-on prévu les ressources nécessaires dans le contrat, ou s'agit-il d'une autre promesse d'aide dans l'éventualité d'un problème?

M. Ghiz: Nous avons promis d'aider les pêcheurs en cas de problème, mais c'est une obligation contractuelle que les tribunaux pourraient faire respecter.

M. McKenna: Les personnes touchées auraient la priorité pour les nouveaux emplois. Le projet va créer un bon nombre d'emplois permanents.

M. Ghiz: C'est exact. Je l'ai précisé tout à l'heure dans ma réponse à une autre question. Il s'agit là encore d'une obligation contractuelle que les tribunaux pourront faire respecter. Mais comme le premier ministre McKenna l'a souligné, ces gens là auront la priorité pour obtenir les emplois qui seront créés par suite de la réalisation du projet.

[Texte]

Mr. Angus: In terms of Atlantic Canada content, we are seeing today a news report that the former Minister of Energy was unable to get Canadian content agreements from the developers of Hibernia. Do you have a document that locks in the Atlantic Canada content with the federal government?

Mr. Ghiz: We have a document that locks in the Prince Edward Island content. New Brunswick has looked after its own bailiwick, as has Nova Scotia. I believe Premier McKenna indicated in a previous answer what is happening in New Brunswick. As far as Prince Edward Island is concerned, we entered into a binding contract with the developer.

• 1750

To be candid about it, we're doing better than we would have anticipated at the start. All of the fabrication for the superstructure and the substructure will take place in Prince Edward Island. The head office for the construction of the bridge will be located in Charlottetown. It will employ 50 to 75 people, all professional types. There will be another office for the operational work, which will be located at Borden, with another office in Summerside. Opportunities will exist for procurement in the province. The development people in the business development agency as well as the chambers of commerce and the business people in Prince Edward Island have expressed a high level of satisfaction with the benefits that will accrue to the island as a result of the construction of the link.

Mr. Angus: With regard to the whole environmental review process, I've read the document put before the court.

Mr. Ghiz: Do you mean my affidavit?

Mr. Angus: Yes, your affidavit, not selectively, as you have indicated *The Globe and Mail* has reported it.

Did P.E.I. get independent legal advice that what the federal government had done with regard to the environmental assessment process did conform with the federal laws?

Mr. Ghiz: We didn't get outside advice. We received in-house advice. This would have been funnelled through the Department of Justice and the lawyers there. The advice we received is that the project, as the federal government developed it, complied with federal law.

Mr. Angus: The final area I just want to touch on briefly is the question of the support in P.E.I. for the link. I don't think anybody disputes the fact that nearly 60% voted for a link. The controversy seems to be around the question of bridge versus tunnel in terms of that. The CBC poll, as you reported, indicates clear support for the bridge at this point in time, but as we all know, it depends on the questions. It depends on where the samples are taken. When you look at some of the national stuff it tends to be voters in Toronto who tell us how Ontario's voting. It doesn't affect Northern Ontario.

[Traduction]

M. Angus: En ce qui concerne l'obligation de contenu originaire des provinces de l'Atlantique, nous avons vu aujourd'hui dans les nouvelles que l'ancien ministre de l'Énergie avait été incapable de conclure une entente sur le contenu canadien avec les promoteurs du projet Hibernia. Aviez-vous signé avec le gouvernement fédéral un document qui précise le contenu obligatoire originaire des provinces de l'Atlantique?

M. Ghiz: Nous avons un document qui précise celui de l'Île-du-Prince-Édouard. Le Nouveau-Brunswick a obtenu ses propres garanties, tout comme la Nouvelle-Écosse. Je pense que le premier ministre McKenna a précisé dans une de ses réponses ce qui se passe dans le cas du Nouveau-Brunswick. De notre côté, à l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons signé avec le promoteur un contrat qui le lie.

Pour être franc, je vous dirai que nous avons obtenu plus que nous n'espérions. Tous les travaux de fabrication de la superstructure et de la substructure du pont se feront à l'Île-du-Prince-Édouard. Le bureau de direction des travaux de construction du pont sera à Charlottetown; emploiera de 50 à 75 personnes, toutes des spécialistes. Il y aura aussi un autre bureau responsables des travaux opérationnels, à Borden, et un troisième bureau à Summerside. Le promoteur pourra faire des affaires dans la province. Les responsables du développement de l'agence de développement commercial ainsi que ceux des chambres de commerces et des associations d'affaires de l'Île-du-Prince-Édouard se sont dit très satisfaits des avantages que l'Île tirera de la construction du pont.

M. Angus: En ce qui concerne la procédure d'évaluation environnementale, j'ai lu le document qui a été soumis à la Cour.

M. Ghiz: Vous parlez de mon affidavit?

M. Angus: Oui, de votre affidavit, mais pas sélectivement, comme vous nous avez dit que le *The Globe and Mail* l'avait mentionné dans son article.

Est-ce que l'Île-du-Prince-Édouard a fait confirmer par des avocats indépendants que la procédure d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral a respecté la législation fédérale?

M. Ghiz: Nous n'avons pas obtenu d'avis de l'extérieur, mais bien de nos propres avocats. C'est le ministère de la Justice qui s'en serait chargé, avec ses avocats. On nous a dit que, tel qu'élaboré par le gouvernement fédéral, le projet ne violait pas la législation fédérale.

M. Angus: La dernière question que je voudrais aborder brièvement a trait au pourcentage des appuis au projet dans l'opinion à l'Île-du-Prince-Édouard. Je ne crois pas que qui que ce soit conteste que près de 60 p. 100 des insulaires ont voté pour un raccourcement. La controverse semble se focaliser sur la question du choix d'un pont ou d'un tunnel. Comme vous l'avez dit, le sondage de la Société Radio-Canada a révélé que la population est clairement favorable à la construction d'un pont pour le moment, mais, comme nous le savons tous, tout dépend de la formulation des questions et aussi de l'endroit où l'échantillon a été pris. Quand on étudie certains sondages nationaux, on se rend compte que ce sont les électeurs de Toronto qui nous disent comment l'Ontario va voter. Ces sondages n'influent pas dans le nord de l'Ontario.

[Text]

If the Government of P.E.I. is as confident of its support as you have indicated it is, is there not a need to place the final question, perhaps after all the reports are completed in terms of the next stage of the environmental assessment, a need to go back to the people of P.E.I. to ask: Bridge, yes or no?

Mr. Ghiz: If I were the Premier of Prince Edward Island now, and assuming the court case went okay, and if I called another plebiscite, it wouldn't be safe for me to walk down the street. Islanders have been consulted enough on this project.

The opponents of the project, Mr. Angus, are harking back and misrepresenting the facts. I say that with the greatest of respect for them. What they're saying is that the 1988 vote didn't say bridge or tunnel and that we were always under the impression that when a final project came there would be another plebiscite. As a matter of fact, I read that in one of the opponent's affidavits when I was cross-examined on this project by Mr. Freiman for three and a half hours in Charlottetown. The person who swears the affidavit states that the government always maintained there would be another plebiscite.

Well, as the leader of the government, I can tell you I never, ever once said there would be another plebiscite. In fact, I've said the contrary. That was the plebiscite. When they voted for it they were voting for either a bridge or a tunnel. If they were opposed to it, they would vote no.

In addition to the plebiscite and the CBC poll, the party I led, as is our usual practise, conducted numerous public opinion polls between 1988 and the present time. I underline "the party I led", not the government. In fact, there was a proliferation of polls last fall, as you can well imagine, in preparation for the election. I'm privy to the results of those polls.

We hired Gallup. The question was put in as objective a manner as we could. The level of support on the island was just in excess of 60%. Nothing has really changed except marginally since the plebiscite of 1988. As a result of my reading of those polls, and not just one but several polls all through the piece, I'm satisfied that the level of support is as I have articulated it during my presentation. I honestly believe it would be divisive and demoralizing for us to embark on another plebiscite at this point. I think Islanders have said that enough is enough, it's time for a decision, let's get on with it. For those reasons, I would not support another plebiscite.

• 1755

Mr. Angus: I think it's fairly obvious that the current election in P.E.I. is part of that process, because I'm sure the issue will be raised at the all-candidates meetings and that people will vote based on that and other elements, so it may have an impact or it may not.

[Translation]

Si le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard est aussi convaincu que vous l'avez dit que la population veut un pont, ne faudrait-il pas poser une ultime fois la question, peut-être après que tous les rapports auront été déposés, à la prochaine étape de l'évaluation environnementale, en demandant aux gens de l'Île-du-Prince-Édouard, voulez-vous un pont, oui ou non?

M. Ghiz: Si j'étais le Premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard aujourd'hui, en présumant de l'aval la Cour fédérale, et que j'organisais un autre plébiscite, je ne pourrais pas marcher dans la rue sans craindre pour ma sécurité. Les insulaires ont été assez consultés sur ce projet.

Monsieur Angus, ceux qui s'opposent au projet reviennent sur le passé et maquillent les faits. Je le dis avec beaucoup de respect pour eux, mais ils disent que la question posée lors du plébiscite de 1988 ne précisait pas si on allait construire un pont ou un tunnel et nous avons toujours eu l'impression que, quand le projet final serait prêt, il y aurait un autre plébiscite. Je l'ai même lu dans l'un des affidavits des gens qui s'opposent au projet quand j'ai été soumis par M. Freiman à un contre-interrogatoire de trois heures et demie à Charlottetown. La personne assermentée pour cet affidavit a déclaré que le gouvernement avait toujours maintenu il y aurait un autre plébiscite.

Et bien, en tant que chef du gouvernement, je puis vous dire que je n'ai jamais, au grand jamais, déclaré qu'il y aurait un autre plébiscite. En fait, j'ai dit le contraire. Le plébiscite a eu lieu. Quand les gens ont voté oui, ils ont voté pour la construction d'un pont ou d'un tunnel. Ceux qui s'opposaient à la construction d'un raccordement ont voté non.

En plus du plébiscite et du sondage de la Société Radio-Canada, j'ajoute que mon parti a fait de nombreux sondages d'opinions conformément à son habitude, entre 1988 et aujourd'hui. Je dis bien «mon parti» et non le gouvernement provincial. En fait, il y a eu une prolifération de sondages l'automne dernier, comme vous pouvez l'imaginer, alors que nous nous préparions pour les élections. Je connais les résultats de ces sondages.

Nous avons retenu les services de Gallup. La question a été posée de façon aussi objective que possible. Un peu plus de 60 p. 100 des insulaires se sont dits en faveur. Depuis le plébiscite de 1988, il n'y a vraiment eu que des fluctuations insignifiantes. La lecture des résultats de ces sondages, et pas d'un seul sondage, mais bien de plusieurs sondages, faits tout au long de cette période, m'a convaincu que la population appuie le projet comme je l'ai dit dans mon exposé. Je crois honnêtement que ce serait diviser les gens et les démoraliser que de lancer un autre plébiscite à ce moment-ci. Je pense que les insulaires ont dit que c'est assez, qu'il est temps de prendre une décision et de passer à l'action. C'est pour ces raisons que je ne serais pas favorable à un autre plébiscite.

M. Angus: Je pense qu'il est assez évident que les élections actuelles à l'Île-du-Prince-Édouard s'insèrent dans ce contexte, parce que je suis sûr qu'on soulèvera la question aux assemblées de présentation des candidats et que les gens voteront en fonction de cette question-là et d'autres éléments, de sorte qu'il pourrait y avoir un impact ou pas.

[Texte]

Mr. Ghiz: To the extent that it is, and to the extent the government's handling of the the fixed link is an issue in the election. . . I would suggest to you that when you wake up on March 30 you will think that perhaps 90% or 95% of Islanders supported the link.

Mr. Angus: So it won't be a clean sweep, then.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Thank you, gentlemen. I have to catch the ferry to Nova Scotia. I'm sorry to be leaving the meeting. Perhaps if there was a fixed link to Nova Scotia, I wouldn't have to leave because I could save some time.

Before I go, I want to acknowledge the contributions that both the current Premier of New Brunswick and former Premier of P.E.I. have made to this project. I would specifically like to compliment the former Premier of Prince Edward Island for his tenacity and his persistency in following this thing through.

Mr. Ghiz: Right, notwithstanding your earlier criticism of me for not being forceful enough in getting this thing going.

The Acting Chairman (Mr. Casey): Did I ever criticize you? I take it all back.

Anyway, I'll turn the chair over to Mr. Thompson.

The Acting Chairman (Mr. Thompson): Go ahead, Mr. Worthy.

Mr. Worthy: Former Premier Ghiz, from what I've heard today I don't think anyone could accuse you of fence-sitting. I've enjoyed both of you being here.

As a member from British Columbia, I sometimes wonder what I'm doing on this committee. Government members have taken a lot of abuse about this project. Some people have implied that there's some sort of conspiracy or that we have some hidden motive, as if the federal government or the Department of Transport or Public Works have been foisting this on the poor people of Atlantic Canada.

It is refreshing not only to realize that your provinces actively support this but to see this support demonstrated the way we have today. Some of the people this morning were implying that the Department of Public Works and Department of Transport, the federal government in fact, were basically dealing with fixed numbers. They implied that we were being secretive with information, and that the numbers we had were misleading, if not outright dishonest. I would like to get your comments on that.

Mr. Ghiz: My experience is that the federal government in general and Public Works in particular have been open and forthright with respect to this project and sharing information with provincial representatives. I cannot think of any information that we at any time required that we did not get. Our representatives served on all the committees and we were privy to all the information. Nothing was held back, we were entitled to it all.

[Traduction]

M. Ghiz: Dans la mesure où les gens en tiendront compte et dans la mesure aussi où la façon du gouvernement de traiter la question du raccordement fixe va être l'un des facteurs retenus par les électeurs. . . Je pense, quand vous vous éveillerez le 30 mars, vous allez conclure que peut-être 90 p. 100 ou 95 p. 100 des insulaires sont favorables au raccordement.

M. Angus: Alors, ce ne sera pas un balayage.

Le président suppléant (M. Casey): Merci, messieurs. Je dois aller prendre le traverser pour la Nouvelle-Écosse. Je regrette de devoir vous quitter. Peut-être n'aurais-je pas été obligé de partir si tôt s'il y avait un raccordement avec la Nouvelle-Écosse, parce que j'aurais pu gagner du temps.

Avant de partir, je tiens à remercier pour leur contribution à ce projet le Premier ministre du Nouveau-Brunswick et l'ancien Premier de l'Île-du-Prince-Édouard. Je tiens particulièrement à féliciter l'ancien Premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard pour la ténacité et la persistance dont il a fait preuve en pilotant ce dossier.

M. Ghiz: C'est ça. Nonobstant que vous m'aviez critiqué en affirmant que je n'avais pas été assez agressif pour faire avancer le projet.

Le président suppléant (M. Casey): Vous ai-je jamais critiqué? Je retire tout ce que j'ai dit.

De toute façon, je vais confier la présidence à M. Thompson.

Le président suppléant (M. Thompson): Monsieur Worthy, à vous la parole.

M. Worthy: Monsieur l'ancien Premier ministre Ghiz, après vous avoir entendu aujourd'hui, je ne crois pas que personne puisse vous accuser d'être un attentiste. C'est avec plaisir que je vous ai entendu tous les deux.

En tant que député de la Colombie-Britannique, je me demande parfois ce que je fais dans ce comité. Les députés du gouvernement ont été vertement critiqués sur ce projet. Certains insinuaient même qu'il y avait une sorte de conspiration ou que nous avions des motifs inavoués, comme si le gouvernement fédéral ou le ministère des Transports, ou celui des Travaux publics, avaient imposé ce projet aux pauvres habitants des provinces de l'Atlantique.

Il est réconfortant de savoir que non seulement vos provinces appuient résolument le projet, mais aussi de voir cet appui se manifester comme nous l'avons vu aujourd'hui. Ce matin, certaines des personnes que nous avons entendues insinuaient que le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports, que le gouvernement fédéral lui-même avaient somme toute trafiqué les statistiques. On laissait entendre que l'information ne circulait pas et que les statistiques que nous avions étaient trompeuses, voire carrément faussées. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

M. Ghiz: Selon moi, le gouvernement fédéral en général, et le ministère des Travaux publics en particulier, ont toujours été francs et ouverts dans le cadre de ce projet, en partageant toute l'information avec les représentants des provinces. Je ne peux pas me rappeler avoir eu besoin de renseignements et ne pas les avoir obtenus. Nos représentants ont siégé à tous les comités et nous avons été mis au courant de toute l'information. Rien n'a été gardé secret; nous avons le droit de tout savoir.

[Text]

I would further underline that Public Works didn't push this project on anybody. The private sector came forward with a proposal, and Public Works seized on it and developed the analysis as to how the project should proceed. I never at any time felt that the province was pushed. In fact, at the end the push came from the province. When everything was done, I had to make some phone calls to the highest political levels in Ottawa to say, let's get this project going. So I don't think there's any validity to that suggestion at all.

• 1800

I am a political junkie. One evening while I was flicking through the channels on the TV I caught the parliamentary channel and—

An hon. member: You are a junkie.

Mr. Ghiz: —the debate was about the fixed link. I was intrigued to see a member of one of the opposition parties stating that this project was going ahead for the purpose of buying votes in the maritimes. What silly talk! The prospect of the Progressive Conservative Party electing a member in Prince Edward Island in the next election is about as close to zero as you can get.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Ghiz: To suggest that this project will have the Island coming to vote for Progressive Conservative candidates is silly. It's an easy statement to make in Parliament, and if people want to listen to it, they can. The same holds true in New Brunswick. We're not known as the region that strongly supports the Conservative Party. So I would simply say that from my point of view, there's no validity to it.

The Acting Chairman (Mr. Thompson): Mr. Ghiz, I witnessed that debate. This is interesting, because that was brought up by someone other than a Progressive Conservative member, and I think Mr. Crosbie, who came to the defence of the project, agrees with what you're saying. We don't have a member on P.E.I. We can't predict the outcome of the next election, but the politics of it just are not there.

Mr. Ghiz: And you're not going to get any. This link won't produce a single member, because Islanders will say it was Joe Ghiz and the Liberals who got it.

The Acting Chairman (Mr. Thompson): I see. Mr. Ghiz, I'm in the driver's seat right now. I'm the chairman and this will be one of the few occasions when I have two premiers at my disposal.

I do have a question, one perhaps better directed at Premier McKenna than at yourself. We've noted certain guarantees vis-à-vis contracts for respective governments during the bidding process; in other words, that home-grown companies will be given something in this project. Mr. Premier, how does that fit into your philosophy of interprovincial trade and eliminating some of the unfair competitive advantages that home-grown companies might have over other companies? In other words, will there be fair and open competition on the bidding for this? Obviously, the objective is to come in with the lowest bid. How does that fit into your philosophy?

[Translation]

Je tiens en outre à souligner que le ministère des Travaux publics n'a imposé le projet à personne. L'entreprise privée est venue soumettre une proposition; le ministère des Travaux publics l'a reçue et il a analysé le déroulement du projet. Je n'ai jamais eu l'impression qu'on faisait pression sur le gouvernement provincial. En réalité, à la fin, les pressions sont venues de la province. Quand tout a été fait, j'ai dû téléphoner aux plus hautes instances politiques d'Ottawa pour leur dire qu'il fallait aller de l'avant. Par conséquent, je ne crois pas que ces dires soient le moins fondés.

Je suis un mordu de la politique. Un soir, comme je passais rapidement d'une chaîne à l'autre à la télé, je suis tombé sur la chaîne parlementaire. . .

Une voix: Vous êtes un mordu.

M. Ghiz: . . . le débat sur le raccordement fixe. J'ai été intrigué d'entendre un membre d'un des partis d'opposition déclarer que le projet allait de l'avant parce que le gouvernement voulait acheter des voix dans les Maritimes. C'est ridicule! La possibilité que le Parti progressiste conservateur fasse élire un député à l'Île-du-Prince-Édouard aux prochaines élections est virtuellement nulle.

Des voix: Oh, oh!

M. Ghiz: Laisser entendre que l'approbation du projet incitera la population de l'Île à voter pour des candidats progressistes conservateurs, c'est ridicule. C'est facile à dire à la Chambre des communes, et s'il y a des gens qui veulent l'entendre dire, ils peuvent le faire. Ce que je dis vaut aussi pour le Nouveau-Brunswick. Notre région n'est pas connue comme un château fort du Parti conservateur. Je dirai simplement que, de mon point de vue, ce sont des allégations sans fondement.

Le président suppléant (M. Thompson): Monsieur Ghiz, j'ai assisté à ce débat. C'est intéressant, parce que le député qui a tenu ces propos n'était pas un progressiste-conservateur, et je crois que M. Crosbie, qui est venu à la défense du projet, partageait votre avis. Nous n'avons pas un seul député de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous ne pouvons pas prédire le résultat des prochaines élections, mais politiquement, nous n'avons aucune chance.

M. Ghiz: Et vous ne ferez pas élire de députés. Ce pont ne vous fera pas élire un seul député, parce que les insulaires vont dire que c'était à Joe Ghiz et aux Libéraux qu'ils le doivent.

Le président suppléant (M. Thompson): Je vois. Monsieur Ghiz, je suis aux commandes maintenant. Je préside la séance, et c'est pour moi une rare occasion d'avoir deux premiers ministres à ma disposition.

J'ai une question que je devrais peut-être poser plutôt au premier ministre McKenna qu'à vous. Nous avons remarqué que vos gouvernements ont obtenu des garanties pendant la procédure d'appels d'offres, notamment que les entreprises locales bénéficieront de certaines retombées du projet. Monsieur le premier ministre, comment ces garanties sont-elles compatibles avec votre philosophie de libéralisation des échanges interprovinciaux et d'élimination de certains des avantages injustes des entreprises locales par rapport à leurs concurrents d'ailleurs? La procédure de soumission sera-t-elle ouverte et équitable? De toute évidence, il s'agit toujours d'être le moins-disant. Comment cela est-il compatible avec votre philosophie?

[Texte]

Mr. McKenna: There will be both, quite simply. We know from seeing the dimensions of the project that a certain amount can be done within the region and a certain amount cannot. That applies in every circumstance. We also know that a certain amount of that project simply cannot be done elsewhere because it's freight sensitive, transportation sensitive and it just doesn't make sense. Logic tells us that simply on the basis of an open market, Atlantic Canada will get the vast percentage of the procurement for the project. You simply cannot source materials that transportation sensitive from elsewhere and remain competitive.

The major issue for me is the job creation aspect of it. I think it's a matter of logic that local people will be the ones working there. With the large number of skilled people we have in New Brunswick, we know that we will have a large number of people working on the project.

• 1805

Mr. Rideout: Mr. Chairman, I should mention that our guests have been drawing crowds and have also brought the other place to our hearing. The vice-chairman of the Senate Committee on Transportation is here. I don't know whether you have any questions, Senator Graham, or whether you'd rather wait.

The Acting Chairman (Mr. Thompson): We'd better stick to the rules as laid down by the House.

I believe we have pretty well exhausted the questioning, but I do thank both premiers. I'm saying that, Premier Ghiz, out of respect. I guess once a premier, always a premier. I thank both premiers for being with us.

Mr. McKenna: I don't think that's quite true, by the way, hon. member. Once a premier, you keep your mouth shut. When you're not a premier you say a lot of things that you otherwise would not. You might have noticed.

The Acting Chairman (Mr. Thompson): I think you're right. It gives him a degree of latitude he didn't always enjoy.

Thank you for being with us.

We will remain adjourned until next Tuesday at 10 a.m. Thank you very much.

[Traduction]

M. McKenna: Il y aura à la fois des garanties et une procédure de soumissions libre et ouverte, tout simplement. L'ampleur du projet est telle que nous savons qu'une certaine partie seulement est réalisable dans la région. Ce sera toujours le cas. Nous savons aussi qu'une partie du projet ne peut tout simplement pas être faite ailleurs parce que le volume où la masse des matériaux est trop grande, que le transport coûte cher et qu'il serait illogique de faire ailleurs ce qui peut se faire sur place. Si les lois du marché jouent librement, il est logique que les provinces de l'Atlantique fournissent un fort pourcentage des achats effectués pour le projet. Il est tout simplement impossible de rester compétitif en faisant venir de loin des matériaux qui coûtent cher à transporter.

À mon avis, l'essentiel c'est la création d'emplois. Je pense qu'il est logique que la main-d'oeuvre soit recrutée localement. Avec tous les travailleurs qualifiés que nous avons au Nouveau-Brunswick, nous savons que nous fournirons beaucoup de travailleurs au projet.

M. Rideout: Monsieur le président, je devrais vous dire que nos invités ont attiré une foule et que nous avons même des sénateurs avec nous. Le vice-président du Comité sénatorial des transports est ici. Je ne sais pas si vous avez des questions à poser, sénateur Graham, ou si vous préférez attendre.

Le président suppléant (M. Thompson): Nous ferions mieux de nous en tenir à la procédure établie par la Chambre.

Je pense que nous avons à peu près fini de poser des questions, mais je tiens à remercier les deux premiers ministres. Je le dis par déférence, monsieur Ghiz. Selon moi, on reste toujours premier ministre. Je remercie les deux premiers ministres d'être venus nous parler.

M. McKenna: Je ne pense que ce soit tout à fait vrai, monsieur le député. Un premier ministre ne parle pas. Quand on n'est plus premier ministre, on dit bien des choses qu'un premier ministre ne dirait pas. Vous l'avez peut-être remarqué.

Le président suppléant (M. Thompson): Je crois que vous avez raison. Cela lui donne une latitude qu'il n'a pas toujours eu.

Je vous remercie d'être venu.

La séance est levée jusqu'à mardi prochain, 10 heures.

APPENDIX "C-110/1"

**Report of the Economic Impact
of the Withdrawal of
Marine Atlantic Ferry Service
from
Prince Edward Island
July 8, 1992**

**Prepared for:
Canadian Labour Congress**

**Prepared by:
Cooper Institute
81 Prince St.
Charlottetown, P.E.I.**

TABLE OF CONTENTS

List of Tables

1. Introduction
2. Economic Impacts of Marine Atlantic
 - 2.1. Employees' Wages
 - 2.2. Supplies and Services
 - 2.3. Cafeterias and Gift Shops
 - 2.4. Economic Spin-off Effects
3. Comparative Analysis
 - 3.1. Proposed Benefits of Bridge
 - 3.2. Transportation Strategy for Prince Edward Island
4. Conclusion

LIST OF TABLES

TABLE 1.

Employees and Salaries of Marine Atlantic Northumberland Strait Crossing

TABLE 2.

Distribution of Marine Atlantic Employees and Wages by Region

TABLE 3.

Communities with 10 or More Marine Atlantic Employees

TABLE 4.

Distribution by Region of Goods and Services Purchased by Marine Atlantic in Prince Edward Island

TABLE 5.

Selected Maritime Trucking Firms

INTRODUCTION

The Northumberland Strait, even where it shrinks to its slightest at Abegweit Narrows, remains nine irrefutable miles of blue-grey pack ice between Borden, Prince Edward Island and Cape Tormentine, New Brunswick. It is an undeniable constant, a geographic certainty of Prince Edward Island.

Any thoughts about land-based transportation which connect Prince Edward Island with the mainland must pay heed to this element. Whether the infrastructure is a bridge, a ferry or a road or rail tunnel, the flow of traffic through these nine miles will always be required to salute the essence of islandness - it is surrounded by water.

Even in the absence of toll booths and adverse weather conditions, all land-based traffic will take longer to travel through those nine miles than just about any other nine miles in the country. Special restrictions will be in place for the transport of dangerous goods through these miles; lower speed limits will be a constant reality for bridge and road tunnel travel; weather conditions will effect ferry and bridge travel and loading/unloading will slow rail, tunnel and ferry travel. Delays and slow downs are unavoidable.

Unlike every other province in the country, with the exception of Newfoundland, transportation to and from this Island province will never be an uninterrupted ribbon of highway with the transition from one province to the next marked only by a welcome sign - this is an island.

Because of the importance of this transportation link to Prince Edward Island, proposed changes in transportation infrastructure must be closely examined. The benefits of the proposed bridge project must be shown to be greater than those benefits reflected by the ongoing presence of Marine Atlantic on the Island economy. This cannot be a vision for the shortsighted but, owing to the 100-year life of the project, must be a vision for the future and what it may bring in transportation innovation for the next millennium.

As we stand here in 1992 with our toes tickling the next millennium, a few Islanders will recall an earlier change in the Island's transportation infrastructure - the end of ice-boat winter-crossing era. In 1917, after 46 years of union with Canada, the steamer, "Prince Edward Island" finally gave PEI year-round ferry service. But the Royal Commission on Maritime Claims complained only nine years later that:

When the present ferry steamer was constructed, it was not contemplated that there would be motor car traffic to be taken care of, and the arrangements at the piers are, from the point of view of this traffic very unsatisfactory.

Today, turning a blind eye to the future of transportation innovation could condemn Islanders to repeat, just as quickly as the 1917 bungle, this historic shortsightedness. In a 1990 letter to a retired Charlottetown engineer, an official with the Swiss

Federal Railways discussed his country's decision to expand its rail services. It stated in part:

The Swiss railway system...has experienced a renaissance during the 1980's. During the previous two decades large sums of money were spent on the construction of an efficient highway-system; but the steadily growing traffic volume and a new environmental consciousness have led to new approaches about how to cope with traffic in the next millennium.

Today, proponents of change to Prince Edward Island's Northumberland Strait transportation infrastructure must weigh the benefits of a road-only bridge against those of both the ongoing economic presence of Marine Atlantic on the Island economy and of the versatility this service gives to current and future modes of transportation.

The subject of this report focuses specifically on the economic impact of the withdrawal of Marine Atlantic services from Prince Edward Island. It also aims a spotlight at several reports which discuss the economic impacts which the construction/operation of a proposed bridge may have on the PEI economy. A look at future trends in road transportation and their implications for Prince Edward Island questions the wisdom of road bridge construction.

2. ECONOMIC IMPACTS OF MARINE ATLANTIC

Marine Atlantic is a Crown Corporation which operates 6 ferry services in Atlantic Canada as well as a coastal service in Newfoundland and Labrador. The Prince Edward Island service is Marine Atlantic's busiest crossing and in 1991 it carried 1.7 million passengers across the Northumberland Strait.¹ The Borden-Cape Tormentine ferry service fulfils the federal government's obligation under the terms of union to provide continuous communication between Prince Edward Island and the mainland.

Marine Atlantic is one of Prince Edward Island's largest employers. Its unionized work force is relatively well paid with secure employment and good benefits. Construction of a bridge between New Brunswick and Prince Edward Island will mean the closure of Marine Atlantic's Northumberland Strait ferry service. The loss associated with this proposal will cause serious problems to the Island social and economic structure.

Economic inputs to the Island's economy from the ferry service have been divided into four components; employees' wages, purchases of supplies and services for Island businesses, spin-off effects in the Prince Edward Island economy, and employment and income from cafeterias and gift shops located both within the ferries and at each ferry terminal.

¹Annual Report. Marine Atlantic. 1991.

2.1 WAGES OF MARINE ATLANTIC EMPLOYEES

The Marine Atlantic ferry service between Borden and Cape Tormentine employs a total of 651 persons - 402 are permanent positions and 249 are seasonal. (See Table 1). Their wages represent an input of \$19.5 million and an additional \$4.8 million in benefits to the regional economy. Ninety per cent (90%) or 363 of Marine Atlantic's permanent employees and 77% or 191 of their seasonal employees live in Prince Edward Island. Seasonal employment represents 35 to 50 summer-time jobs for students and 140 jobs averaging six months each. These latter, longer-term jobs, are often supplemented by unemployment insurance benefits and constitute full-time incomes. Wages alone amount to \$16.8 million of input to the Prince Edward Island economy each year.

TABLE 1
EMPLOYEES AND SALARIES OF MARINE ATLANTIC NORTHUMBERLAND STRAIT CROSSING.

PROVINCE	EMPLOYEES			TOTAL SALARIES
	Permanent	Seasonal	Total	\$ (millions)
PEI	363	191	554	\$16.8
New Brunswick	37	47	84	2.2
Nova Scotia	2	11	13	.2
Total	402	249	651	19.2

Marine Atlantic, Unpublished 1991, 1992.²

² The numbers represent employees working at Marine Atlantic as of June, 1992. The dollar figures represent the total wages paid out in 1991. The latter include the salaries of 38 permanent and 32 seasonal employees who as of June, 1992 are no longer working with Marine Atlantic.

Demographic distribution of Marine Atlantic employees in Prince Edward Island is demonstrated in Table 2. Each of Prince Edward Island's three counties enjoy a portion of this employment. The location of the ferry terminal in Borden, Prince County, accounts for the concentration of the greatest proportion of employees (74%) in that county.

TABLE 2
DISTRIBUTION OF MARINE ATLANTIC EMPLOYEES AND WAGES BY REGION³,
PRINCE EDWARD ISLAND.

	Permanent	Seasonal	Total	Total Salaries \$
PRINCE COUNTY				
West Prince	23	17	40	1,248,483
Summerside Area	96	51	147	4,466,638
East Prince	145	90	235	6,566,203
Subtotal	264	158	422	12,281,324
QUEENS COUNTY				
Queens County (excluding Charlottetown)	51	11	62	2,227,772
Charlottetown Area	32	16	48	1,467,492
Subtotal	83	27	110	3,695,264
KINGS COUNTY				
	16	6	22	827,814
Total	363	191	554	16,825,400

Marine Atlantic. Unpublished, 1992.

³For a breakdown of the communities included in each region, see Appendix A.

Closure of this Marine Atlantic ferry service would have a greater effect on Prince County than on either Queens or Kings Counties. Already, Prince County experiences the highest level of unemployment of all counties in Prince Edward Island. Employment statistics obtained from Employment and Immigration Canada indicate that the seasonally-adjusted unemployment level in Prince County in May, 1992 was 19.1%.

Table 3 gives a breakdown of a dozen communities with 10 or more residents currently working on the Borden-Cape Tormentine ferry service. Half of the communities have a population of less than 700 while four others have a population of between 2,000 and 3,500 people.

TABLE 3
COMMUNITIES WITH 10 OR MORE MARINE ATLANTIC EMPLOYEES

COMMUNITY	PERMANENT	SEASONAL	TOTAL	TOTAL WAGE AMOUNT \$	POPULATION
Albany	19	12	31	900,122	n/a
Borden	72	43	115	2,995,612	436
Charlottetown	27	15	42	1,407,492	15,396
Cornwall	23	6	29	1,037,176	2,038
Crapaud	13	1	14	512,998	323
Kensington	9	10	19	646,446	1,332
Kinkora	17	9	26	750,503	253
Miscouche	10	3	13	512,840	672
St. Eleanor's	18	12	30	895,392	3,514
Summerside	58	31	89	2,591,698	7,474
Wellington	9	5	14	423,369	408
Wilmot	9	5	14	436,356	2,176

Marine Atlantic, 1992, Unpublished. Eighteenth Annual Review, 1991, Prince Edward Island.

Prince Edward Island's small rural communities are especially vulnerable to declining employment opportunities. Out migration of unemployed ferry workers to urban centres in Prince Edward Island and other parts of Canada are among the predictable social and economic casualties of the termination of Marine Atlantic as an employer on Prince Edward Island.

The recent disasters in the Westray mine in Nova Scotia and the codfishery in Newfoundland remind us of the fragility of rural communities in Atlantic Canada. Loss of secure jobs such as those at Marine Atlantic cannot be measured only in dollars and cents. They also result in deterioration of the rural fabric of the Atlantic Region.

2.2 SUPPLIES AND SERVICES

In 1991, the cost of operating the Borden-Cape Tormentine ferry service was \$37 million. In addition to the \$24 million in wages and benefits, the regional economy also gained through the purchase of \$13 million in goods and services including, for example, food, fuel, paper products, cleaning agents, and repairs. More than a quarter of these purchases, \$3.5 million worth, were bought directly from Prince Edward Island businesses. Purchases were made in all parts of the province. Table 4 illustrates the distribution of purchasing throughout the province.

TABLE 4
DISTRIBUTION BY REGION OF GOODS AND SERVICES PURCHASED IN PRINCE
EDWARD ISLAND BY MARINE ATLANTIC

LOCATION	AMOUNT \$
West Prince	\$5,210.00
Summerside	921,990.00
East Prince	314,212.00
Queens County (exclud. Ch'town)	86,022.00
Charlottetown	2,020,405.00
Kings County	32,515.00

Marine Atlantic, Unpublished, 1992.

Approximately seventy per cent of the total purchases of Marine Atlantic's Borden-Cape Tormentine service were from Island companies who had annual sales to the ferry company of less than \$25,000. Three companies had contracts for over \$100,000. Three others have sales between \$50,000 and \$100,000, and an additional five companies sell between \$25,000 and \$50,000 to the ferry company.

Informal interviews with a number of owners/managers of Island businesses resulted in a variety of responses concerning their loss of contracts with Marine Atlantic. Curiously, some large contract holders appeared to be unconcerned about the pending loss of income while smaller contract holders felt the loss would have a major effect on their business, especially in recessionary times. Small business owners also spoke of the uncertainty of the long-term benefits of a bridge for small business on Prince Edward Island.

2.3 CAFETERIA AND GIFT SHOPS

Ferry terminal gift shops and cafeterias are included here because of their location within Marine Atlantic's ships and office terminals. All of these employ staff and generate income. Judson Foods, which operates a restaurant in each terminal building, employs 10-12 full time and approximately 40 seasonal employees. Purchases by Judson Foods amount to a quarter of a million dollars or \$250,000 annually, most of which are made in Prince Edward Island and New Brunswick. Bret Judson, owner of Judson Foods said that these restaurants represent about 25% of his total business. The loss of this income, he said, would have a significant negative impact on his business.

The gift shops, both on the ferries and at each terminal are owned by Earl J. Dimmock of New Brunswick. These shops provide 30 seasonal jobs, 35% of which are filled by students. The remaining 65% would use this seasonal work to qualify for unemployment insurance benefits which provides year round input to the local economies. Earl Dimmock said the loss of this income would have severe negative impacts on his business.

2.4 ECONOMIC SPIN-OFF EFFECTS

The economic activity created by wages and purchases in the local economy creates spin-off effects: other economic activities which capture the dollars now available in the area's economy and create more employment. These are termed "indirect jobs". Annual inputs of close to \$24 million to an economy of the size of Prince Edward Island creates large spin-off effects.

Using the accepted Statistics Canada Model and multipliers developed by the Prince Edward Island Department of Finance, it is estimated that the spin-off effect amounts to an additional 232 jobs created in the Prince Edward Island economy. The \$3.5 million that Marine Atlantic spends for supplies and services in Prince Edward Island generates another \$2.2 million in income for the Island.

The economic impact of Marine Atlantic is of such significance that it should be thought of as a tool of economic development, not as a dispensable inconvenience. Five hundred and fifty four (554) direct jobs, plus the associated spin-off employment in a province with an unemployment rate of 16.4%, will not be easily replaced. A question raised at the Federal Environmental Assessment and Review panel hearings in 1990, concerning the loss of employment on the ferry service, resulted in this reply by Smith Green Management Consultants for Public Works Canada.

The business community in the entire region expects that there will be long-term gains to the economy on both sides of the Strait.

In view of the imprecision of the estimates of employment in all sectors, it is not possible to establish the extent to which new employment will offset the wage loss from the termination of ferry service employment. *

Marine Atlantic is one of the largest employers on Prince Edward Island outside the government sector. The largest private sector employer is Cavendish Farms, which employs approximately 600 workers. An unconfirmed estimate of their payroll is \$13 million annually. By comparison, Marine Atlantic's Prince Edward Island ferry service employs 651 and pays out total annual wages of \$19.2 million.

Clearly, the dismissal of Marine Atlantic's inputs to a depressed economy like that of Prince Edward Island will result in major economic losses. To believe that these concrete losses will be replaced by "expected" but undefined "long-term gains to the economy" in the operations phase of the proposed project, is to cover one's eyes and hope beyond reason.

⁴Smith Green & Associates Inc., Response to Socio Economic Issues Raised by Panel Experts. April 1990, p 11. (Contained in "Socio Economic Slide Presentation Fearo Assessment Panel".)

3. COMPARATIVE ANALYSIS

3.1 PROJECTED BENEFITS OF THE BRIDGE

In an assessment that charts the economic effect of the proposed eradication of one of Prince Edward Island's largest employers, Marine Atlantic, attention must be paid to how this void will be filled in the post-Marine Atlantic phase of this project. These precise lost dollar and lost job figures must be considered side by side with the imprecise economic benefits to which proponents of bridge construction/operation point.

Economic forecasting is fortune-telling-in-pin-stripes, speculation masquerading as science. No better example can be had than that of the duelling economic predictions associated with this specific bridge project. Two studies of both the construction and operations phases of a bridge across Northumberland Strait are remarkable for their face to face stand in upholding opposite forecasts of the impact on the Prince Edward Island economy. "The Socio-Economic Impact of a Fixed Crossing to Prince Edward Island" was prepared for Public Works Canada in July, 1991 by the Atlantic Provinces Economic Council (APEC) and "Fixed Crossing Business Opportunities Study" was prepared for the Greater Charlottetown and Summerside Areas Chambers of Commerce in January, 1992 by Coopers & Lybrand.

Specifically, the Coopers & Lybrand study, for the Chambers of Commerce, estimates that 35% of the total value of the projects goods and services could be supplied by Island residents and industry. The study identifies six areas of economic opportunity

open to Prince Edward Islanders. However, prior to bidding on these contracts, upgrading or expansion of the Island's current capacity will be required in four of the six areas defined by the report: materials fabrication, facilities, equipment, and management and administration. In a fifth area, the supply of raw materials, the study says, Prince Edward Island has little chance of winning many contracts. In one area alone is Prince Edward Island seen to be equipped to supply a significant component - construction labour. This is estimated to be, in total, \$79 million of their base \$750 million project total (10.5% of the total project).

Maximum economic benefits, to Prince Edward Island, of the bridge project will occur in the construction phase. And these benefits, says Coopers & Lybrand, are dependent on "one key factor; the location of the fabrication yards and head offices of the Project"⁵ in Prince Edward Island. The report further recommends that "The Chambers should question The merits of the project proceeding if this condition cannot be met".⁶

Rather than any perceived benefit from, or even necessity for, alterations to the Island's transportation infrastructure, Coopers & Lybrand recommend that Chamber of Commerce support for the bridge project hinge on short-term business opportunities occurring during the construction phase.

⁵Coopers & Lybrand, Fixed Crossing Business Opportunities Study. Prepared for The Greater Charlottetown Area Chambers of Commerce and the Greater Summerside Chamber of Commerce, January 1992, p 34.

⁶Coopers & Lybrand, op cit, January 1992, p 35.

In contrast, a parallel economic study undertaken for Public Works Canada, was prepared by the Atlantic Provinces Economic Council (APEC) in July, 1991. Maurice Mandale, Senior Economist at the Atlantic Provinces Economic Council, is part of the team who authored "The Socio-Economic Impact of a Fixed Crossing to Prince Edward Island. In an interview, Maurice Mandale confirmed the pessimistic tone of the report with regard to construction phase benefits for Prince Edward Island. "There won't be all that many", he said. New Brunswick "stands to gain the most, as the natural location for staging and marshalling construction materials and supplies", the study said. ⁷

Regional estimates of direct spending that could take place in the Maritimes range up to 77% of the total cost of the project. APEC's Senior Economist, however, is not confident that this economic activity will occur in the Maritimes, due in large part to private sector involvement in the project. Here he points to the experience at the Hibernia project in Newfoundland which had a much larger public spending component, "...there is substantial leakage from the region more or less at the whim of the principal private partners". ⁸ To maximize regional benefits, Maurice Mandale says, "Public Works would have to wield a fairly big stick on it". And

⁷Atlantic Provinces Economic Council, Northumberland Strait Crossing Project The Socio -Economic Impact of a Fixed Crossing to Prince Edward Island. Prepared for Public Works Canada, July 1991, p 12

⁸Atlantic Provinces Economic Council, op cit, July 1991, p 15.

he is unsure how much they can do. "Their [Public Works Canada] hands may be reasonably tied in that respect because the successful bidder will have to have a certain regard for his own total costs". However, in contrast to the Coopers & Lybrand study, it is not in the winning of construction phase contracts that APEC envisions the benefits of the bridge. It is, rather, in the operations phase. And the benefits here are harder to nail down.

For the Atlantic Provinces Economic Council, the real advantage to construction of this piece of transportation infrastructure is in the effect it will have on enhanced productivity in the region.

A final aspect of the APEC work is to assess the WIDER EFFECTS OF BUILDING IMPORTANT PIECES OF INFRASTRUCTURE ON THE REGION'S OVERALL PRODUCTIVITY. Work conducted in the United States over the past several years has indicated a strong link between physical infrastructure development and productivity. Where the former has been strong, as in Japan, the later has increased faster.⁹

To Islanders, the necessity of better transportation infrastructure across Northumberland Strait is undeniable. But for Maurice Mandale, a bridge is not a "necessary piece of work. It will, we think, add to the overall efficiency of the operations of the Prince Edward Island economy in that it removes a bottleneck in transportation," he said. An improvement to the Island's transportation infrastructure across Northumberland Strait, says Maurice Mandale, does not require construction of a bridge. Improvement in transportation infrastructure could also mean improved ferry service or a rail or road tunnel.

⁹Atlantic Provinces Economic Council, op cit., July 1991, p 1.

The apparent economic benefits melt away quickly under the light of examination. Bridge construction will terminate jobs at Marine Atlantic for 554 Islanders. It is questionable how much economic activity will occur on Prince Edward Island in the five years during which construction is to occur. And bridge construction is unnecessary for improvement in the region's transportation infrastructure. Improved ferry service would serve the same purpose while maintaining or increasing long-term employment opportunities with a parallel enhancement to the Island's economy.

The economic downside of what Prince Edward Island will lose with the construction of a bridge and the loss of Marine Atlantic, one of the Island's largest employers, is the other side of the coin. Curiously, this has not been studied in any coherent way by the federal, province or municipal governments. This loss includes, on a yearly basis, \$20 million in the high value-added spending of wages and benefits, \$3.5 million in purchases made on Prince Edward Island as well as 232 spin-off jobs. Further losses include the uncalculated increase in unemployment as a result of the projected out migration of unemployed ferry workers, their families and their compensation/unemployment benefits. These losses have, to a major extent, been lost in the pro-bridge boosterism which has accompanied this project. ¹⁰

¹⁰See John Vanderkamp, (The Effect of Out-migration On Regional Employment). Canadian Journal of Economics, no. 4 November 1970.

Uncharted too, is the economic impact of the loss to Prince Edward Island of versatility in its transportation sector. Currently, the Marine Atlantic ferry system is capable of carrying both road and rail traffic. Prince Edward Island lost its own rail service in 1989 after Progressive Conservative Deputy Prime Minister, Erik Nielsen's Task Force on Program Review recommended abandonment. Considering the rebirth of rail transport in Europe and other parts of North America, it may have been a short sighted move on the part of the federal government.¹¹ This seemingly myopic vision is compounded by the reality that building of a road bridge binds Prince Edward Island irrefutably, for the 100 year life of the project, to road travel and truck transportation. Prince Edward Island will have sacrificed the versatility which it now possesses for a dangerously monopolistic and possibly outmoded system of transportation.

3.2. TRANSPORTATION STRATEGY FOR PRINCE EDWARD ISLAND

The trucking industry is expected to be the big winner if the proposed bridge is built. This industry has expressed consistent support for the bridge construction project. In a 1990 slide

¹¹Atlantic Provinces Economic Council, op cit, July 1991, Appendix A, p ii.

Maurice Mandale of APEC thinks rail travel is most suitable for areas of high population density. He also said that a dozen economist would respond with a dozen different answers to this question.

presentation to the FEARO panel, Smith Green & Associates Inc. had this to say about the trucking industry,

This industry, as the principle users of the ferries system, will experience the greatest impact from a fixed crossing. At an estimated saving of \$63 per trip, (154,000 trucks @ 1.8 hrs @ \$35/hr) the industry would expect to save approximately \$9.7M per year if a bridge crossing were available.¹²

Frequently proponents point to savings which may occur due to reduced transportation costs. But the question of just who would benefit from these savings is one which few reports are willing to tackle with any definitive answers. Smith Green says, "It is expected that some of these gains [savings] would be passed on to customers." ¹³ Maurice Mandale and the APEC study, too, talk of two varieties of transportation savings; the savings of time and the savings of dollars which may occur due to, for example, more efficient use of trucking equipment. Maurice Mandale and a representative of truck operators who addressed the Federal Governmental and Assessment and Review Panel, say the dollar savings will not be passed on, in a large way, to the consumer. The savings which will accrue to the consumer are savings of time.

¹²Smith Green & Associates Inc., Socio Economic Slide Presentation Fearo Assessment Panel. Prepared for Public Works Canada, April 1990, p 16.

¹³Smith Green & Associates Inc., op cit, April 1990, p 16.

Eldon Shorney of Midland Transport Ltd. addressed the FEARO panel in March, 1990. He said, at that time, that Midland Transport Ltd., one of several trucking firms owned by the Irving family of New Brunswick, made 16,000 crossings per year on the Borden-Cape Tormentine ferry system. "Time is money," Shorney said and estimated that for the time wasted via ferry transport "the extra cost to Midland (is)...over \$600,000 per year" ¹⁴

However, if savings in trucking costs accrue to the transportation companies, Prince Edward Island again will benefit only marginally. Of the trucking firms listed in the Inventory of General Freight Carriers — 1990, published by the Atlantic Provinces Transportation Commission, 5% were registered to Prince Edward Island addresses and most of these companies employed fewer than 5 people. Only 3% of the total inventory were licensed to operate into New Brunswick — that is, to even have use for a bridge. If savings in trucking costs accrue to the transportation companies, Prince Edward Island's gain, again, will be marginal.

For the authors of the Gardner Pinfold report, just who would benefit if reduced transportation costs were to be realized, "would depend largely on competition in the trucking industry".¹⁵ The Atlantic Provinces Transportation Commission, too, in response to

¹⁴Eldon Shorney address to FEARO panel. Summerside, March 23, 1990, 7 p.m. panel session.

¹⁵Gardner Pinfold Consulting Economists Limited, Northumberland Fixed Crossing Background Papers on Economic Impact During Construction and Operation. Prepared for Delcan/Stone & Webster, May 1989, p 2.

a question from the FEARO panel concerning the disposition of the estimated \$10 million in annual anticipated savings, point to competition in the trucking industry to reduce rates and, in that way, pass on the dollar savings.

But according to a 1990 report, prepared by the Atlantic Provinces Transportation Commission, "Low rates, stiff competition and the dominance of the large trucking companies, has made it difficult for independent owner-operators to remain in business."¹⁶ Stiff competition, low rates and the dominance of large trucking companies have been the subjects of an ongoing court case in New Brunswick concerning the concentration of Irving-family ownership in the trucking industry. According to a 1990 decision by the New Brunswick Motor Carrier Board, Irving-owned Sunbury Transport had a monopoly over freight from Irving companies. Sunbury was using this advantage to underprice independent trucking companies in the competition of non-Irving freight. In addition to Sunbury Transport Limited and Midland Transport Limited the Irving family owns other trucking concerns such as RST Industries and a new trucking line called Green Star. [Irving ownership of the latter has not been confirmed.]

¹⁶Atlantic Provinces Transportation Commission, Impact of Transportation Legislation on the Atlantic Provinces For the Year 1990. Prepared for National Transportation Agency of Canada, March 1991, Section II, p 37.

Although the number of motor carriers licensed to operate in the Atlantic region grew by 70% between 1988 and 1991 (when deregulation in the trucking industry came into effect), the Atlantic Provinces Transportation Commission (APTC) reports that "the existence of a licence does not ensure a given company has not gone bankrupt."

The APTC also states,

...deregulation has also allowed many new companies to compete in the market and force rates down to break even and, in some cases, below break even levels...In the future, most carriers expect that, aside from niche players who specialize in particular products or services, smaller carriers will become less common as mergers and acquisitions create larger carriers. This will leave shippers with fewer choices to carry their goods, and will likely result in higher rates.¹⁷

¹⁷Atlantic Provinces Transportation Commission, op cit, March 1990, Section II, p 51.

Although official figures have not yet been released, a look at some of the larger, indigenous, regional, trucking firms will give credence to the expectations of the motor carriers. (Table 5)

TABLE 5.¹⁸
SELECTED MARITIME TRUCKING FIRMS

	1986		1987		1988		1990	
	Emp.	Equip.	Emp.	Equip.	Emp.	Equip.	Emp.	Equip.
Day & Ross (McCains)	1828	1561	2291	1662	2205	1520	3355	2433
Midland (Irving)	530	457	700	519	773	602	1200	1125
Sunbury (Irving)	135	235	300	675	300	601	470	859
Polestar	200	291	250	336	250	346	185	371
Big Wheels	90	127	175	245	175	341	*	

* In Prince Edward Island, the bankruptcy of Big Wheels revealed that Midland Transport Ltd. had offered to purchase the assets of Big Wheels, its subsidiary, Boone's Transport and K'town Enterprises Inc. Day & Ross has also expressed interest in the company.

¹⁸Data for this table derived from four Atlantic Provinces Transportation Commission documents prepared for National Transportation Agency of Canada. Monitoring Project of the Impact of 1988 Transportation Legislation on the Atlantic Provinces for the Base Year 1986, Base Year 1987. Impact of Federal Transportation Legislation on the Atlantic Provinces for the year 1988, and the year 1990.

The consolidation in the trucking industry and the opinion of the motor carriers that it will "likely result in higher rates" and "few choices" should sound an alarm, particularly in Prince Edward Island. Although consolidation in the trucking industry affects New Brunswick and Nova Scotia too, they have retained the ability to ship by alternative modes of transportation, specifically rail. Though shipping by rail within Prince Edward Island is not currently possible, rail access to Prince Edward Island remains intact - the rail line between Cape Tormentine and Moncton has been maintained for use during the construction of the proposed bridge. From there, rail access to Prince Edward Island can be maintained through the current ferry service or via a rail tunnel. As long as versatility in transportation across the Strait is maintained, Prince Edward Island will always have an alternative.

A road bridge to Prince Edward Island buckles the economy into a transportation straight jacket isolated for 100 years from alternative modes of that most vital of services, transportation.

4.CONCLUSION

During the ongoing debate about the fixed link it has been difficult to maintain the focus of the discussion on investigating the mode of transportation that is best for the economic and social development of the Island. Most Islanders accept the fact that the choice of transportation link should represent a balance between convenience, economic efficiency, environmental limits and technology.

Though there have been hundreds of hours of debate and thousands of pages of documentation, there has been little attempt to consider all possible options for providing the most cost efficient, environmentally appropriate and effective transportation link. Only bridge proposals were seriously considered. Proposals such as a road tunnel or a rail tunnel were given only passing reference even though they appear more environmentally acceptable, and the rail-tunnel at least, less costly. Improved ferry service was not even discussed.

Interest in the project has revolved around two main themes. One is how to provide a mode of transportation between Prince Edward Island and the mainland which will promote the overall economic and social development of Prince Edward Island. The other is the promotion of the construction of a fixed link as a way of jolting the economy of the Atlantic region out of its present doldrums. Analysts have speculated that the federal government's primary interest is in the short-term jobs that the construction of a bridge will bring, rather than an effective transportation infrastructure or long-term development for the region.

It is true that a megaproject will stimulate parts of the Maritime economy in the short term. However, the long-term benefits of a bridge for the Island economy are at best uncertain. With the withdrawal of the ferries there will be significant losses. The option for a bridge will result in the transfer the federal transportation subsidy from the public to the private sector for the next 35 years. As a result tax dollars will provide profits to large private companies which will make little investment in Prince Edward Island beyond the initial construction period. If the transportation subsidy remains with Marine Atlantic, it will go into ferry workers' salaries and for purchase of goods and services supplied to the ferries by Island companies. This represents a significant long-term investment in the Prince Edward Island economy.

This study has demonstrated that Marine Atlantic makes a major impact to the economy of Prince Edward Island. But apart from the economic impact, the use of a ferry service as a transportation link should be given serious consideration for other reasons. There is a perception that ferries represent an inconvenient and inefficient mode of transportation for both travellers and products. However, ferries provide a flexible and environmentally acceptable mode of transportation. The technology to make ferry services faster and more energy efficient is rapidly developing world-wide. The changes in ferry technology and other forms of transportation demonstrate that many countries are investigating

systems of transportation that are not tied to road traffic. The Europeans, who are considered to be ahead of North America in transportation systems, are turning to more public transportation and rail transportation.

Improvements to the ferry service must be given a high priority by the federal government. The following are some examples of proposed improvements. A key proposal of Marine Atlantic is the replacement of the John Hamilton Gray with a bigger ferry that would take a much larger number of tractor trailers. At present the Gray takes only 14 tractor-trailers and because the trucks have to back on it requires more time to load and unload. In contrast, the Abegweit can accommodate 40 tractor-trailers. The proposed replacement ferry could take as many as 50 tractor trailers. This will reduce the waiting time for both car and truck traffic. Changes could be made in the construction of the two summer ferries to allow them to transport passengers and cars more comfortably and economically until freeze-up. And, there could be greater flexibility in accessing extra ferries in the summer to take the backlog.

In view of the results of the study we strongly urge that a more detailed investigation be made of the possibility, the cost and the implications of improving the ferry service between Prince Edward Island and New Brunswick. The Federal Government has given very little attention to improving the ferry service as a legitimate option for an effective transportation link between Prince Edward Island and the mainland. Therefore it is important

that the Canadian Labour Congress and the Prince Edward Island Federation of Labour develop a strategy to pressure the federal government to seriously consider this option.

Transportation projects are too important to be manipulated only to provide short term jobs. We must find the kind of transportation link that is flexible, cost-efficient, environmentally appropriate and effective for sustainable development on Prince Edward Island.

ANNEX "A"

COMMUNITIES WHERE MARINE ATLANTIC EMPLOYEES RESIDE

WEST PRINCE

COB 1Z0 St. Louis
1B0 Alberton
1K0 Elmsdale
1E0 Bloomfield
1H0 Coleman
1V0 Springfield West
1V0 O'Leary
2G0 Tyne Valley
1J0 Ellerslie
1Y0 Richmond
2E0 Mont Carmel
1T0 St. Nicholas

QUEENS

COA 1J0 Crapaud
1J0 Hampton
1J0 Bonshaw
2G0 Victoria
1H0 Cornwall
1H0 Clyde River
1H0 Rocky Point
1Y0 Kelly's Cross
1Y0 North Wiltshire
1Y0 Winsloe
1E0 Breadalbane
1N0 Hunter River
1N0 North Granville
1Y0 York

SUMMERSIDE AREA

C1N Summerside
Wilmot
Linkletter
St. Eleanor's
Miscouche

CHARLOTTETOWN AREA

C1A Charlottetown
C1N Sherwood

EAST PRINCE

COB 1M0 Kensington
1G0 Bedeque
1G0 Lower Bedeque
1G0 Central Bedeque
1L0 Freetown
1L0 Lower Freetown
1N0 Middleton
1N0 Kinkora
1A0 Albany
1A0 North Tryon
1X0 Augustine Cove
1X0 Borden
1X0 Carleton

KINGS

COA 1G0 Cardigan
1R0 Montague
1L0 Georgetown
1H0 Murray Harbour
2E0 Vernon Bridge
C1A 7T8 Ft. Augustus
1C0 Bedford
1T0 Mt. Stewart
1S0 Morell
2A0 St. Peters

RESOLUTION #3 - SUBMITTED BY C.B.R.T & G.W LOCAL 127

WHEREAS the fixed link has failed to meet the approval of a federally appointed Environmental Assessment Review Panel; and
WHEREAS the federal and provincial governments of Prince Edward Island, New Brunswick and Nova Scotia have participated in an environmental committee to over rule the findings of the E.A.R.P. without consultation with the Panel or in any public forum; and
WHEREAS this action is contrary to the principles of the environmental assessment review guidelines; and
WHEREAS this action could have devastating environmental results to the fisheries and agriculture industries in Prince Edward Island;
THEREFORE BE IT RESOLVED that the PEI Federation of Labour demand that the federal and provincial governments involved with this environmental committee place a moratorium on the issue of the fixed link; and
BE IT FURTHER RESOLVED that this moratorium be put in place until such time as these governments are prepared to re-convene the E.A.R.P. or appoint a new panel to deal with the specific proposal that is chosen.

COMMITTEE RECOMMENDATION; Concurrence

CONVENTION DECISION; Carried

**RESOLUTION # 8 - SUBMITTED BY United Brotherhood of Carpenters
Local 1338 and Labourers Local 1079-A**

WHEREAS the possibility of the construction of the Fixed Link has progressed further than anyone at the 1984 convention could have envisioned; and

WHEREAS an Environmental Review Process has been working on ensuring that all effects of the project will be assessed and the project will only proceed on the recommendations of the said panel; and

WHEREAS consultation, communications and negotiations are taking place between construction trade unions and various groups to ensure that, should the project proceed, all construction related work be done by unionized labour;

THEREFORE BE IT RESOLVED that the P.E.I. Federation of Labour support these trade unions in their efforts.

Committee Recommendation: Concurrence

Convention Decision: Carried

APPENDICE «C-110/1»(TRADUCTION)

Rapport sur les répercussions économiques
du retrait du
service traversier de Marine Atlantique
de l'île-du-Prince-Édouard

Le 8 juillet 1992

Préparé pour le compte du :
Congrès du travail du Canada

Préparé par :
le Cooper Institute
81, rue Prince
Charlottetown
(Î.-P.-É)

TABLE DES MATIÈRES

Liste des Tableaux

1. Introduction
2. Retombées économiques de Marine Atlantique
 - 2.1 Salaires du personnel
 - 2.2 Fournitures et services
 - 2.3 Cafétérias et boutiques de cadeaux
 - 2.4 Effets d'entraînement d'ordre économique
3. Analyse comparative
 - 3.1 Retombées alléguées d'un pont
 - 3.2 Stratégie de transport pour l'île-du-Prince-Édouard
4. Conclusion

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1

Personnel et salaires de Marine Atlantique au titre du franchissement du détroit de Northumberland

TABLEAU 2

Répartition du personnel de Marine Atlantique et des salaires, par région

TABLEAU 3

Collectivités comptant au moins 10 salariés de Marine Atlantique

TABLEAU 4

Répartition, par région, des biens et services achetés par Marine Atlantique dans l'île-du-Prince-Édouard

TABLEAU 5

Liste partielle d'entreprises de camionnage dans les provinces de l'Atlantique

INTRODUCTION

Même à son point le plus étroit, le passage Abegweit, le détroit de Northumberland ne s'étend pas moins, fait inconteste, sur neuf milles d'amas de glaces compactes gris-bleu, de Borden, dans l'île-du-Prince-Édouard, à Cap-Tourmentin, au Nouveau-Brunswick. Il s'agit là d'une constante indéniable, d'une certitude d'ordre géographique en ce qui concerne l'île-du-Prince-Édouard.

Toute réflexion sur un mode de transport terrestre reliant l'île au continent doit tenir compte de cet élément. Que l'infrastructure prenne la forme d'un pont, d'un service traversier ou d'un tunnel routier ou ferroviaire, il faudra toujours que la circulation s'écoulant le long de ces neuf milles¹ s'incline devant cette caractéristique première de l'insularité : ce territoire est entouré d'eau.

Même en l'absence de postes de péage et de mauvaises conditions météorologiques, toute la circulation terrestre mettra davantage de temps à franchir ces neuf milles que pratiquement tout autre tronçon de même distance ailleurs au Canada. Le transport de marchandises dangereuses sur ce tronçon sera

¹ Un peu plus de seize kilomètres. [N.d.T.]

assujetti à des restrictions particulières; des limites de vitesse plus basses seront en vigueur en permanence dans le cas d'un pont ou d'un tunnel routier; les conditions météorologiques auront des effets sur les déplacements par traversier ou au moyen d'un pont, tandis que les opérations de chargement/déchargement ralentiront les déplacements par rail, dans un tunnel ou à bord d'un traversier. Les retards et les ralentissements sont inévitables.

Contrairement à la réalité que connaissent toutes les autres provinces du pays, à l'exception de Terre-Neuve, les transports à destination et en provenance de cette province insulaire ne se résumeront jamais à la présence d'un ruban ininterrompu d'autoroute, le passage d'une province à l'autre n'étant marqué que par un panneau de bienvenue. En effet, il s'agit d'une île.

À cause de l'importance des transports pour l'île-du-Prince-Édouard, il importe d'examiner attentivement les changements proposés à l'infrastructure de ces transports. Il faut démontrer que les avantages du projet de construction d'un pont sont plus importants que les retombées, pour l'économie de l'île, de la présence constante de Marine Atlantique. On ne saurait se limiter à un horizon à court terme; au contraire, étant donné que le résultat du projet serait en place pendant 100 ans, il nous faut aborder cette question en tenant compte de l'avenir et des

innovations qu'il pourrait nous apporter sur le plan des transports pendant le prochain millénaire.

Au moment où quelques années à peine nous séparent de ce prochain millénaire, quelques insulaires se souviennent d'un changement survenu dans l'infrastructure des transports de l'île : la fin de l'ère du franchissement du détroit sur des bateaux à glace. En 1917, 46 ans après la conclusion de l'accord d'union avec le Canada, le «Prince Edward Island», un bateau à vapeur, assurait enfin à l'Î.-P.-É. un service traversier à longueur d'année. Toutefois, seulement neuf ans plus tard, la Commission royale sur les revendications des Provinces Maritimes formulait la plainte suivante :

[Traduction]

Lorsque l'actuel traversier à vapeur a été construit, on n'avait pas prévu qu'il faudrait prendre en charge la circulation de véhicules motorisés; de ce point de vue, les modalités de fonctionnement des appontements laissent beaucoup à désirer.

Aujourd'hui, si on ne tient pas compte des innovations que nous apportera l'avenir sur le plan des transports, on risque de condamner les insulaires à répéter, dans un délai aussi court que celui qui a marqué le gâchis de 1917, cette même erreur de myopie historique. Dans une lettre adressée en 1990 à un conducteur de locomotive à la retraite à Charlottetown, un responsable des Chemins de fer fédéraux suisses faisait état de la décision de

son pays d'élargir ses services ferroviaires. Il faisait notamment remarquer ce qui suit :

Le système ferroviaire suisse... a connu une renaissance pendant les années 80. Pendant les deux décennies précédentes, on a consacré d'importantes sommes d'argent à la construction d'un système autoroutier efficient. Toutefois, la croissance constante du trafic et une nouvelle prise de conscience de l'écologie ont débouché sur de nouvelles approches quant aux moyens de s'attaquer aux problèmes de circulation pendant le prochain millénaire.

De nos jours, les partisans d'une modification de l'infrastructure des transports de l'île-du-Prince-Édouard permettant de franchir le détroit de Northumberland doivent soupeser les avantages d'un pont construit uniquement en fonction du trafic routier au regard des retombées de la présence permanente de Marine Atlantique pour l'économie de l'île, et en fonction, aussi, de la polyvalence que ce service procure aux modes actuels et futurs de transport.

Le présent rapport est orienté très précisément sur les répercussions économiques du retrait des services de Marine Atlantique de l'île-du-Prince-Édouard. Nous entendons également attirer l'attention sur plusieurs rapports où sont examinées les retombées susceptibles de découler, pour l'île-du-Prince-Édouard, de la construction et de l'exploitation du pont qui est proposé. L'étude des tendances futures en matière de transport routier et de leurs incidences pour l'île-du-Prince-Édouard incite à s'interroger sur la sagesse de la construction d'un pont pour le transport routier.

2. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE MARINE ATLANTIQUE

Marine Atlantique est une société d'État qui exploite six services de traversiers dans les provinces de l'Atlantique ainsi qu'un service de cabotage à Terre-Neuve et au Labrador. Le service dispensé à l'île-du-Prince-Édouard est celui qui procure le plus de travail à l'entreprise; en 1991, elle a fait franchir le détroit de Northumberland à 1,7 millions de passagers.² Le service traversier entre Borden et Cap-Tourmentin permet au gouvernement fédéral de s'acquitter de son obligation constitutionnelle d'assurer une communication permanente entre l'île-du-Prince-Édouard et le continent.

La société Marine Atlantique constitue l'un des principaux employeurs de l'île-du-Prince-Édouard. Son personnel syndiqué est relativement bien payé et bénéficie de la sécurité d'emploi et d'avantages sociaux appréciables. La construction d'un pont entre le Nouveau-Brunswick et l'île-du-Prince-Édouard entraînera la suppression du service traversier offert par Marine Atlantique d'un côté à l'autre du détroit de Northumberland. Les pertes liées à ce projet porteront gravement atteinte à la structure sociale et économique de l'île.

²

Rapport annuel. Marine Atlantique. 1991.

Nous avons réparti en quatre catégories les retombées du service traversier pour l'économie de l'île : les salaires du personnel, les achats de fournitures et de services à des entreprises de l'île, les effets d'entraînement pour l'économie de l'île-du-Prince-Édouard, et les emplois et revenus découlant de l'existence de cafétérias et de boutiques de cadeaux aussi bien à bord des traversiers qu'à chacun des terminaux.

2.1 SALAIRES DU PERSONNEL DE MARINE ATLANTIQUE

Le service traversier offert par Marine Atlantique entre Borden et Cap-Tourmentin procure du travail à un total de 651 personnes : 402 postes permanents et 249 emplois saisonniers (voir le Tableau 1). Leurs salaires représentent pour l'économie régionale un apport de 19,5 millions de dollars, auxquels il faut ajouter 4,8 millions de dollars sous forme d'avantages sociaux. Quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des salariés titulaires de Marine Atlantique, c'est-à-dire 363 personnes, et 77 p. 100 de ses salariés saisonniers, soit 191 personnes, habitent l'île-du-Prince-Édouard. Les emplois saisonniers se composent d'un travail pour étudiants, dont le nombre varie entre 35 et 50, et de 140 postes d'une durée moyenne de six mois chacun. Souvent, le revenu de ces derniers emplois, de plus longue durée, se voit complété par des prestations d'assurance-chômage et équivaut ainsi à un revenu tiré d'un emploi à plein temps. Les salaires,

à eux seuls, fournissent chaque année un apport de l'ordre de 16,8 millions de dollars à l'économie de l'île-du-Prince-Édouard.

TABLEAU 1
PERSONNEL ET SALAIRES DE MARINE ATLANTIQUE AU TITRE DU
FRANCHISSEMENT DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND

PROVINCE	SALARIÉS		TOTAL DES SALAIRES	
	Permanents	Saisonn.	Total	(en millions \$)
Î.-P.-É.	363	191	554	16,8
Nouveau-Brunswick	37	47	84	2,2
Nouvelle-Écosse	2	11	13	0,2
Total	402	249	651	19,2

Marine Atlantique, document inédit, 1991, 1992³

Le Tableau 2 indique la répartition géographique du personnel de la société Marine Atlantique à l'île-du-Prince-Édouard. Chacun des trois comtés de l'île bénéficie d'une partie de ces emplois. Le fait que le terminal du service traversier soit situé à Borden, dans le comté de Prince, explique la concentration d'une forte majorité du personnel (74 p. 100) dans ce comté.

³ Ces chiffres correspondent à l'effectif de Marine Atlantique en date de juin 1992. Les montants d'argent représentent le total des salaires versés en 1991. Ces derniers comprennent les salaires de 38 salariés permanents et de 32 salariés saisonniers qui, en date de juin 1992, ne sont plus au service de Marine Atlantique.

TABLEAU 2
RÉPARTITION DU PERSONNEL DE MARINE ATLANTIQUE ET DES SALAIRES,
PAR RÉGION⁴

	Permanents	Saisonn.	Total	Total des salaires (en \$)
COMTÉ DE PRINCE				
West Prince	23	17	40	1 248 483
Secteur de Summerside	96	51	147	4 466 638
East Prince	145	90	235	6 566 203
Total partiel	264	158	422	12 281 324
COMTÉ DE QUEENS				
Comté de Queens (à l'exclusion de Charlottetown)	51	11	62	2 227 772
Secteur de Charlott.	32	16	48	1 467 492
Total partiel	83	27	110	3 695 264
COMTÉ DE KINGS				
	16	6	22	827 814
Total	363	191	554	16 825 400

Marine Atlantique, document inédit, 1992.

La suppression du service traversier de Marine Atlantique aurait des conséquences plus importantes dans le comté de Prince que dans les comtés de Queens ou de Kings. Le comté de Prince est celui qui connaît déjà le plus fort taux de chômage parmi les trois comtés de l'île. Les statistiques relatives à l'emploi obtenues d'Emploi et Immigration Canada indiquent que le taux de

⁴

On trouvera à l'Annexe A une ventilation des collectivités composant chacune des régions.

chômage, compte tenu des variations saisonnières, s'élevait à 19,1 p. 100 dans le comté de Prince en mai 1992.

Le Tableau 3 présente une ventilation de douze collectivités comptant au moins dix habitants travaillant actuellement au service traversier Borden-Cap-Tourmentin. La moitié de ces collectivités ont une population inférieure à sept cents habitants tandis que quatre autres ont une population variant entre 2 000 et 3 500 personnes.

TABLEAU 3
COLLECTIVITÉS COMPTANT AU MOINS 10 SALARIÉS DE MARINE ATLANTIQUE

COLLECT.	PERM.	SAISONN.	TOTAL	TOTAL DES SALAIRES (EN \$)	POP.
Albany	19	12	11	900 122	n.d.
Borden	72	43	115	2 995 612	436
Charlottetown	27	15	42	1 407 492	15 396
Cornwall	23	6	29	1 037 176	2 038
Crapaud	13	1	14	512 998	323
Kensington	9	10	19	646 446	1 332
Kinkora	17	9	26	750 503	253
Miscouche	10	3	13	512 840	672
St. Eleanor's	18	12	30	895 392	3 514
Summerside	58	31	89	2 591 698	7 474
Wellington	9	5	14	423 369	408
Wilmot	9	5	14	436 356	2 176

Marine Atlantique, 1992, rapport inédit. Dix-huitième revue annuelle, 1991, île-du-Prince-Édouard.

Les petites collectivités rurales de l'île-du-Prince-Édouard sont particulièrement vulnérables à la diminution des possibilités de trouver un emploi. La migration des salariés du service traversier devenus chômeurs vers les agglomérations urbaines de

l'île et vers d'autres parties du Canada figure parmi les conséquences défavorables prévisibles de la disparition de la société Marine Atlantique dans l'île-du-Prince-Édouard.

Les catastrophes récentes qui ont touché la mine de Westray, en Nouvelle-Écosse, et le secteur de la pêche à la morue, à Terre-Neuve, nous rappellent la fragilité des collectivités rurales dans les provinces de l'Atlantique. On ne saurait évaluer uniquement selon des critères pécuniaires la perte d'emplois sûrs, comme ceux qu'offre Marine Atlantique. En effet, cette perte provoque également une détérioration du tissu rural de la région de l'Atlantique.

2.2 FOURNITURES ET SERVICES

En 1991, le coût d'exploitation du service traversier entre Borden et Cap-Tourmentin s'est élevé à 37 millions de dollars. L'économie régionale a bénéficié, en plus d'un montant de 24 millions de dollars au titre des salaires et avantages sociaux, d'achats de biens et services d'une valeur de 13 millions de dollars; il s'agissait, notamment, de produits alimentaires, de carburant, de produits en papier, d'agents de nettoyage et de travaux de réparation. Plus du quart de ces achats, d'une valeur de 3,5 millions de dollars, ont été faits directement auprès d'entreprises de l'île-du-Prince-Édouard. Tous les secteurs de

la province ont bénéficié de ces achats. Le Tableau 4 illustre la répartition des achats dans l'ensemble de la province.

TABLEAU 1
RÉPARTITION, PAR RÉGION, DES BIENS ET SERVICES ACHETÉS PAR MARINE ATLANTIQUE DANS L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

ENDROIT	MONTANT (en dollars)
West Prince	5 210,00
Summerside	921 990,00
East Prince	314 212,00
Comté de Queens (Charlottetown non comprise)	86 022,00
Charlottetown	2 020 405,00
Comté de Kings	32 515,00

Marine Atlantique, rapport inédit, 1992.

Environ 70 p. 100 du total des achats liés au service traversier de Marine Atlantique entre Borden et Cap-Tourmentin ont été faits auprès d'entreprises de l'île dont les ventes annuelles à la société d'exploitation du service traversier étaient inférieures à 25 000 \$. Trois entreprises ont obtenu des contrats d'une valeur supérieure à 100 000 \$. Trois autres ont enregistré des ventes d'un montant variant entre 50 000 \$ et 100 000 \$, tandis que cinq autres entreprises ont vendu à la société de traversier des biens ou services pour un montant se situant entre 25 000 \$ et 50 000 \$.

Des entretiens officieux avec un certain nombre de propriétaires/cadres supérieurs d'entreprises de l'île ont

suscité un éventail de réponses en ce qui concerne la perte de contrats avec Marine Atlantique. Curieusement, certains détenteurs de contrats importants ne semblaient pas s'inquiéter d'une éventuelle perte de revenus, tandis que les détenteurs de contrats portant sur des montants moins élevés exprimaient l'avis que cette perte aurait des conséquences sensibles pour leur entreprise, particulièrement en période de récession. Les propriétaires de petites entreprises ont également fait état du caractère incertain, à long terme, des retombées que procurerait à la petite entreprise de l'île l'existence d'un pont.

2.3 CAFÉTÉRIAS ET BOUTIQUES DE CADEAUX

Nous faisons mention ici des boutiques de cadeaux et des cafétérias situées dans les terminaux du service traversier en raison de leur emplacement à bord des bateaux et à l'intérieur des terminaux où sont situés les bureaux de Marine Atlantique. Ces boutiques et cafétérias assurent des emplois et génèrent des revenus. La société Judson Foods, qui exploite un restaurant dans chacun des terminaux, compte de 10 à 12 salariés à plein temps et une quarantaine d'employés saisonniers. Les achats faits par cette société s'élèvent chaque année à un quart de million de dollars, soit 250 000 \$; ils sont effectués, pour la plupart, dans l'île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. M. Bret Judson, propriétaire de Judson Foods, a indiqué que ces restaurants représentent environ le quart de son chiffre

d'affaires. La perte de ce revenu, a-t-il ajouté, aurait des répercussions importantes pour son entreprise.

Les boutiques de cadeaux, que ce soit à bord des navires ou à chacun des terminaux, appartiennent à M. Earl J. Dimmock, du Nouveau-Brunswick. Ces boutiques procurent 30 emplois saisonniers, qui sont occupés par des étudiants dans une proportion de 35 p. 100. Les autres travailleurs, c'est-à-dire 65 p. 100 de la main-d'oeuvre, peuvent invoquer cet emploi saisonnier pour devenir admissibles à des prestations d'assurance-chômage, ce qui fournit donc aux économies locales un apport étalé sur toute l'année. M. Dimmock a affirmé que la perte de ce revenu aurait de graves conséquences pour son entreprise.

2.4 EFFETS D'ENTRAÎNEMENT D'ORDRE ÉCONOMIQUE

L'activité économique découlant des salaires contribuant à l'économie locale et des achats qui y sont faits suscite des effets d'entraînement : d'autres activités économiques tirent parti de l'argent en circulation dans l'économie du secteur et créent d'autres emplois, que l'on qualifie d'«emplois indirects». Un apport annuel de près de 24 millions de dollars à une économie de la taille de celle de l'île-du-Prince-Édouard crée un important effet d'entraînement.

D'après le modèle accepté par Statistique Canada et les multiplicateurs calculés par le ministère des Finances de l'île, on estime que cet effet d'entraînement se traduit par la création de 232 emplois supplémentaires dans l'économie provinciale. Le montant de 3,5 millions de dollars que Marine Atlantique consacre à l'achat de fournitures et de services dans l'île-du-Prince-Édouard génère des revenus supplémentaires de 2,2 millions de dollars pour l'île.

Les retombées économiques de Marine Atlantique revêtent une telle importance qu'on devrait y voir un instrument de développement économique plutôt qu'un inconvénient qu'on peut éliminer. Il ne sera pas facile de remplacer les cinq cent cinquante-quatre (554) emplois directs, auxquels il faut ajouter les emplois liés à l'effet d'entraînement, dans une province affichant un taux de chômage de 16,4 p. 100. Répondant à une question posée dans le cadre des audiences de la Commission d'évaluation environnementale, en 1990, au sujet de la perte d'emplois dans le service traversier, la maison d'experts-conseils Smith Green Management Consultants, dont les services avaient été retenus par Travaux Publics Canada, a fait la déclaration suivante :

Le monde des affaires de l'ensemble de la région s'attend à ce qu'il y ait des avantages économiques à long terme des deux côtés du détroit.

En raison de l'imprécision des estimations quant aux emplois dans tous les secteurs, il n'est pas possible d'établir la mesure dans

laquelle de nouveaux emplois compenseront les pertes de salaires dues à la suppression d'emplois dans le service traversier.⁵

La société Marine Atlantique représente un des plus importants employeurs dans l'île-du-Prince-Édouard, abstraction faite du secteur gouvernemental. La société Cavendish Farms constitue le plus important employeur du secteur privé; elle compte environ 600 salariés. Selon une estimation non confirmée, sa masse salariale annuelle s'établirait à 13 millions de dollars. En guise de comparaison, le service traversier assuré à l'île-du-Prince-Édouard par Marine Atlantique fournit du travail à 651 personnes et se traduit, annuellement, par une masse salariale de 19,2 millions de dollars.

De toute évidence, l'élimination de l'apport de Marine Atlantique à une économie en difficulté, comme l'est celle de l'île-du-Prince-Édouard, provoquera des pertes économiques de première importance. Croire que ces pertes concrètes seront compensées par des «avantages économiques à long terme» qui sont «attendus», mais n'ont pas été précisés, c'est se voiler la face et se bercer d'illusions.

5

Smith Green & Associates Inc., Réponse à des questions socio-économiques posées par des experts de la Commission. Avril 1990, p. 11. (contenue dans l'exposé illustré d'un diaporama présenté devant la Commission d'évaluation environnementale du BFEE.)

3. ANALYSE COMPARATIVE

3.1 RETOMBÉES ALLÉGUÉES D'UN PONT

Dans une évaluation visant à déterminer les incidences économiques de la proposition d'élimination d'un des plus importants employeurs de l'île-du-Prince-Édouard, il faut tenir compte de la façon dont ce vide sera comblé dans la phase du projet postérieure à l'existence de Marine Atlantique. Ces statistiques précises en ce qui concerne les montants d'argent et les pertes d'emploi doivent être prises en considération au regard de l'imprécision des retombées économiques que les partisans de la construction et de l'exploitation d'un pont font valoir.

La formulation de prévisions économiques ne correspond guère qu'à l'exercice de la voyance en complet trois-pièces; c'est l'expression de conjectures élevée au statut de science. On ne saurait en trouver de meilleur exemple que le caractère diamétralement opposé des prévisions économiques en ce qui concerne ce projet de construction d'un pont en particulier. Deux études portant sur les phases de la construction et de l'exploitation d'un pont franchissant le détroit de Northumberland sont remarquables dans la mesure où elles débouchent sur des prévisions contradictoires quant aux conséquences de ce projet pour l'économie de l'île. L'étude intitulée The Socio-Economic Impact of a Fixed Crossing to Prince Edward Island [L'incidence socio-économique d'une structure fixe conduisant à l'île-du-Prince-

Édouard] a été préparée pour le compte de Travaux Publics Canada par le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, en juillet 1991; l'autre étude, portant le titre de Fixed Crossing Business Opportunities Study [Étude des possibilités commerciales liées à une structure fixe conduisant à l'île-du-Prince-Édouard], a été rédigée par la maison Coopers & Lybrand pour le compte des Chambres de Commerce des agglomérations de Charlottetown et de Summerside, en janvier 1992.

En particulier, l'étude de Coopers & Lybrand, réalisée pour les Chambres de Commerce, estime que des habitants et des entreprises industrielles de l'île pourraient fournir 35 p. 100 de la valeur totale des biens et services liés au projet. Les auteurs de l'étude énumèrent six secteurs où se présentent des possibilités économiques pour les habitants de l'île-du-Prince-Édouard. Toutefois, avant de pouvoir présenter des soumissions, les entreprises appartenant à quatre de ces six secteurs devront accroître ou élargir leur capacité de production : fabrication de matériel, installations, équipement, ainsi que gestion et administration. Dans un cinquième secteur, celui de l'approvisionnement en matières premières, l'île-du-Prince-Édouard, lit-on dans l'étude, n'a guère de chances d'obtenir de nombreux contrats. Il n'y a qu'un seul secteur où on considère que l'île est en mesure de fournir un élément important : la main-d'oeuvre nécessaire à la construction. On estime que ce secteur, au total, représente 79 millions de dollars, alors que les auteurs

de l'étude évaluent à 750 millions de dollars la valeur totale du projet (soit 10,5 p. 100 de la valeur totale du projet).

Les plus importantes retombées économiques, pour l'île, du projet de mise en place d'un pont interviendront à l'étape de sa construction. Ces retombées, de dire la maison Coopers & Lybrand, sont tributaires d'un [traduction] «facteur-clé : l'emplacement des usines de fabrication et des sièges sociaux du projet»⁶. Les auteurs du rapport recommandent en outre ce qui suit : [Traduction] «Les Chambres devraient mettre en doute l'intérêt qu'il y aurait à poursuivre le projet si cette condition n'est pas remplie.»⁷

La maison Coopers & Lybrand recommande que le soutien au projet de construction d'un pont, au lieu de reposer sur les avantages qui découleraient d'une modification de l'infrastructure des transports de l'île ou sur la nécessité de cette modification, se fonde sur les possibilités commerciales à court terme qui se présenteraient pendant la phase de la construction.

⁶ Coopers & Lybrand, Fixed Crossing Business Opportunities Study. Étude préparée pour le compte des Chambres de Commerce des agglomérations de Charlot-tetown et de Summerside, janvier 1992, p. 34.

⁷ Coopers & Lybrand, op. cit., janvier 1992, p. 35.

En revanche, une étude économique parallèle a été effectuée par le Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA), en juillet 1991, pour le compte de Travaux Publics Canada.

M. Maurice Mandale, économiste principal auprès du CEPA, fait partie de l'équipe de rédaction de The Socio-Economic Impact of a Fixed Crossing to Prince Edward Island.

À l'occasion d'une entrevue, M. Mandale a confirmé le ton pessimiste du rapport en ce qui concerne les retombées de la phase de la construction pour l'île-du-Prince-Édouard.

[Traduction] «Il n'y en aura pas tellement», a-t-il affirmé. C'est le Nouveau-Brunswick qui [Traduction] «en bénéficiera vraisemblablement le plus, puisqu'il constitue l'emplacement naturel pour le rassemblement et le tri du matériel et des fournitures de construction», peut-on lire dans cette étude.⁸

Les estimations établies dans la région des dépenses directes qui pourraient être faites dans les provinces de l'Atlantique varient, certaines les chiffrant même à 77 p. 100 du coût total du projet. L'économiste principal du CEPA, toutefois, n'est pas persuadé du fait que cette activité économique sera menée à bien dans les provinces de l'Atlantique, en raison, dans

⁸ Conseil économique des provinces de l'Atlantique, Northumberland Strait Crossing Project: The Socio-Economic Impact of a Fixed Crossing to Prince Edward Island. Étude préparée pour le compte de Travaux publics Canada, juillet 1991, p. 12.

une large mesure, de la participation du secteur privé au projet. Il attire l'attention, dans ce contexte, sur l'expérience du projet Hibernia, à Terre-Neuve, lequel comportait un volet beaucoup plus important de dépenses publiques : [Traduction] «Une part importante échappe à la région, plus ou moins au gré des principaux partenaires du secteur privé».⁹ Afin de maximiser les retombées de ce projet pour la région, selon M. Maurice Mandale, [Traduction] «il faudrait que les Travaux publics y disposent d'un pouvoir considérable.» M. Mandale ajoute qu'il n'a pas une idée claire de la capacité de ce ministère d'infléchir la situation. [Traduction] «Leurs mains [celles de Travaux publics Canada] sont peut-être liées jusqu'à un certain point, étant donné que le soumissionnaire qui l'emportera devra tout de même surveiller le total de ses coûts à lui.» Toutefois, contrairement à ce qui est soutenu dans l'étude de Coopers & Lybrand, les retombées de la mise en place d'un pont, selon le CEPA, ne tiennent pas à l'obtention de contrats liés à la phase de la construction. Elles vont plutôt intervenir à la phase de l'exploitation. Sur ce plan, il est plus difficile de préciser ces retombées.

⁹ Conseil économique des provinces de l'Atlantique, op. cit., juillet 1991, p. 15.

Pour le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, l'avantage réel que présente la construction de cet ouvrage réside dans son effet d'accroissement de la productivité dans la région.

Le dernier aspect de l'étude du CEPA consiste à évaluer les EFFETS PLUS LARGES DE LA CONSTRUCTION D'IMPORTANTES OUVRAGES D'INFRASTRUCTURE SUR LA PRODUCTIVITÉ GLOBALE DE LA RÉGION. Les études menées aux États-Unis depuis plusieurs années ont mis en évidence un lien étroit entre la mise en place d'infrastructures physiques et la productivité. Lorsque la première a été vigoureuse, comme au Japon, la seconde a augmenté plus rapidement.¹⁰

Pour les insulaires, la nécessité d'améliorer l'infrastructure de transport permettant de franchir le détroit de Northumberland ne fait aucun doute. Pour M. Maurice Mandale, en revanche, un pont ne constitue pas [traduction] «un ouvrage nécessaire. Nous estimons qu'il contribuera à l'efficience générale du fonctionnement de l'économie de l'île-du-Prince-Édouard dans la mesure où il supprimera un goulot d'étranglement dans le domaine des transports», a-t-il fait observer. L'amélioration de l'infrastructure des transports de l'île en vue du franchissement du détroit de Northumberland, de dire M. Mandale, ne nécessite pas la construction d'un pont. Elle pourrait se faire par l'intermédiaire d'un meilleur service traversier ou d'un tunnel ferroviaire ou routier.

10

Conseil économique des provinces de l'Atlantique, op. cit., juillet 1991, p. 1.

Les retombées économiques que l'on croit percevoir s'estompent rapidement lorsqu'on y regarde de plus près. La construction d'un pont provoquera la suppression de 554 emplois occupés par des insulaires chez Marine Atlantique. On peut s'interroger sur le volume d'activité économique que l'île connaîtra au cours de la période de cinq ans de construction. De plus, la construction de ce pont n'est pas nécessaire à l'amélioration de l'infrastructure des transports de la région. Un meilleur service traversier permettrait d'atteindre le même objectif tout en maintenant ou en accroissant les possibilités d'emploi à long terme, ce qui entraînerait parallèlement un raffermissement de l'économie de l'île.

Le recul économique que subira l'île-du-Prince-Édouard du fait de la construction d'un pont et de la perte de Marine Atlantique, l'un des plus importants employeurs de l'île, constitue le revers de la médaille. Curieusement, cet aspect n'a pas été étudié de façon cohérente ni par le gouvernement fédéral, ni par le gouvernement provincial, ni par les municipalités. Cette perte comprend, annuellement, un montant de 20 millions de dollars sous forme de la dépense de salaires et d'avantages sociaux à forte valeur ajoutée, de 3,5 millions de dollars au titre des achats faits dans l'île-du-Prince-Édouard, de même que les 232 emplois créés par effet d'entraînement. Figurent parmi les autres pertes l'augmentation, qui n'a pas été calculée, du

chômage résultant de la migration prévue des salariés du service traversier ayant perdu leur emploi, de celle de leur famille, ainsi que la perte de leurs indemnités de cessation d'emploi et de leurs prestations d'assurance-chômage. On n'a pas tenu compte de ces pertes, dans une large mesure, dans l'atmosphère survoltée en faveur de la construction d'un pont qui a entouré ce projet.¹¹

On n'a pas précisé, non plus, les répercussions économiques, pour l'île-du-Prince-Édouard, découlant de la perte de polyvalence dans son secteur des transports. En ce moment, le système traversier de Marine Atlantique est en mesure de transporter à la fois du trafic routier et du trafic ferroviaire. L'île a perdu son propre service ferroviaire en 1989, après que le Groupe de travail chargé de l'examen des programmes, dirigé par le vice-premier ministre Erik Nielsen, en eut recommandé la suppression. Compte tenu de la renaissance du transport ferroviaire en Europe et dans d'autres régions d'Amérique du Nord, c'était peut-être, de la part du gouvernement fédéral, une

11

Voir John Vanderkamp, «The Effect of Out-migration on Regional Employment», *in* Canadian Journal of Economics, numéro 4, novembre 1970.

décision à courte vue.¹² À cette vision, qui semble relever de la myopie, vient s'ajouter le fait que la construction d'un pont routier rend l'île inéluctablement tributaire, pour la période de 100 ans que cet ouvrage durera, des déplacements routiers et du transport par camion. L'île-du-Prince-Édouard aura troqué la polyvalence qu'elle possède à l'heure actuelle contre un système de transport dont le caractère monopolistique est dangereux, système de transport qui est peut-être dépassé.

¹²

Conseil économique des provinces de l'Atlantique, op. cit., juillet 1991, Annexe A, p. ii. M. Maurice Mandale, du CEPA, considère que c'est le système ferroviaire qui convient le mieux aux zones à forte densité de population. Il affirme également qu'une douzaine d'économistes fourniraient douze réponses différentes à cette question.

3.2 STRATÉGIE DE TRANSPORT POUR L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

On s'attend à ce que le secteur du camionnage soit le principal bénéficiaire de l'éventuel aboutissement du projet de construction d'un pont. Dans un exposé illustré par un diaporama présenté devant la Commission d'évaluation du BFEEE, la maison Smith Green & Associates a affirmé ce qui suit à propos du secteur du camionnage :

Ce secteur, étant le principal utilisateur du système traversier, bénéficiera le plus d'une structure fixe. En fonction d'une estimation d'économies de 63 \$ par trajet, ce secteur peut s'attendre à économiser environ 9,7 millions de dollars par année (154 000 camions @ 1,8 heure @ 35 \$/heure) s'il devient possible de franchir le détroit au moyen d'un pont.¹³

Les partisans de ce projet font fréquemment état des économies susceptibles de découler d'une baisse du coût du transport. Toutefois, peu de rapports se prononcent clairement

¹³

Smith Green & Associates Inc., Exposé socio-économique illustré d'un diaporama présenté devant la Commission d'évaluation environnementale du BFEEE. Exposé préparé pour le compte de Travaux publics Canada, avril 1990, p. 16.

sur l'identité des bénéficiaires de ces économies. Selon Smith Green, [Traduction] «on prévoit que les consommateurs profiteront de certains de ces avantages [économies]». ¹⁴ M. Maurice Mandale et l'étude du CEPA évoquent, eux aussi, deux types d'économies en matière de transport : les économies de temps et les économies d'argent qui peuvent se produire en raison, par exemple, d'une utilisation plus efficiente des flottes de camions. M. Mandale et un représentant des exploitants de camions qui ont pris la parole devant la Commission d'évaluation environnementale du BFEEE affirment que, dans une large mesure, les consommateurs ne bénéficieront pas des économies. Les consommateurs ne profiteront que d'une économie de temps.

M. Eldon Shorney, de Midland Transport Ltd., a présenté un exposé devant la Commission du BFEEE en mars 1990. Il a alors affirmé que cette entreprise, une parmi plusieurs sociétés de camionnage appartenant à la famille Irving, du Nouveau-Brunswick, effectuait 16 000 traversées par année sur le service traversier entre Borden et Cap-Tourmentin. [Traduction] «Le temps, c'est de l'argent», a fait remarquer M. Shorney, qui a estimé que le temps perdu du fait de la nécessité de recourir aux traversiers représentait [Traduction] «un surcoût, pour Midland,...de plus de 600 000 \$ par année.» ¹⁵

¹⁴ Smith Green & Associates, op. cit., avril 1990, p. 16.

¹⁵ Exposé de M. Eldon Shorney devant la Commission d'évaluation environnementale du BFEEE. Summerside, 23 mars 1990, rencontre en présence de la Commission à 19 h.

Toutefois, si les sociétés de camionnage réalisent des économies, l'île-du-Prince-Édouard, encore une fois, n'en profitera que dans une mesure négligeable. Parmi les entreprises de camionnage énumérées dans l'Inventory of General Freight Carriers, 1990 [Répertoire des transporteurs de marchandises générales], publié par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, 5 p. 100 de ces entreprises étaient domiciliées dans l'île-du-Prince-Édouard, et la plupart d'entre elles comptaient moins de 5 salariés. Seulement 3 p. 100 des entreprises répertoriées détenaient un permis d'exploitation au Nouveau-Brunswick - en d'autres termes, très peu d'entreprises de l'île auraient besoin du pont proposé. Si, nous le répétons, les entreprises de camionnage réalisent des économies sur le plan du coût des transport, l'économie de l'île n'en bénéficiera que très peu.

Pour les auteurs du rapport Gardner Pinford, l'identité des bénéficiaires d'une éventuelle diminution du coût du transport [Traduction] «dépendrait, dans une large mesure, de la concurrence dans le secteur du camionnage.»¹⁶ La Commission des transports des provinces de l'Atlantique, répondant à une

16

Gardner Pinfold Consulting Economists Limited, Northumberland Fixed Crossing Background Papers on Economic Impact During Construction and Operation [Documents de base sur les retombées économiques, pendant les phases de construction et d'exploitation, d'une structure fixe pour le franchissement du détroit de Northumberland.] Rapport préparé pour le compte de Delcan/Stone & Webster, mai 1989, p. 2.

question de la Commission d'évaluation environnementale du BFEE au sujet de la répartition des économies annuelles prévues qui atteindraient, selon les estimations, 10 millions de dollars, évoque, elle aussi, la concurrence qui poussera les entreprises du secteur du camionnage à abaisser leurs tarifs et, de cette façon, à ne pas conserver ces économies pour elles-mêmes.

En revanche, selon un rapport présenté en 1990 et préparé par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, [Traduction] «Du fait du bas niveau des tarifs, de l'âpreté de la concurrence et de la domination de grandes entreprises de camionnage, les propriétaires-exploitants indépendants éprouvent des difficultés à poursuivre leur activité.»¹⁷ La vigueur de la concurrence, le bas niveau des tarifs et la domination de grandes entreprises de camionnage : ces trois questions ont été abordées dans le cas d'une affaire judiciaire en cours au Nouveau-Brunswick, affaire qui concerne la concentration dans le secteur du camionnage d'entreprises appartenant à la famille Irving. Selon une décision rendue en 1990 par la Commission des transports routiers du Nouveau-Brunswick, la société Sunbury Transport, appartenant à Irving, détenait un monopole sur le transport des marchandises des sociétés du groupe Irving.

¹⁷ Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Impact of Transportation Legislation on the Atlantic Provinces For the Year 1990 [Répercussions de la législation des transports pour les provinces de l'Atlantique en 1990]. Rapport préparé pour le compte de l'Office national des transports du Canada, mars 1991, Section II, p. 37.

Sunbury se servait de cet avantage pour pratiquer des prix inférieurs à la normale et ainsi écarter les entreprises indépendantes de camionnage de la concurrence en vue de l'obtention de marchandises n'appartenant pas au groupe Irving. Outre Sunbury Transport Limited et Midland Transport Limited, la famille Irving possède d'autres entreprises de camionnage, par exemple, RST Industries et une nouvelle société portant le nom de Green Star. [Il n'a pas été confirmé que cette entreprise appartient bel et bien au groupe Irving].

Bien que le nombre de transporteurs routiers détenant un permis d'exploitation dans la région de l'Atlantique ait augmenté de 70 p. 100 entre 1988 et 1991 (période d'entrée en vigueur de la déréglementation du secteur du camionnage), la Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA) indique que [Traduction] «l'existence d'un permis ne signifie pas nécessairement qu'une entreprise donnée n'a pas fait faillite.»

La CTPA fait également observer ce qui suit :

...déréglementation a également permis à de nombreuses entreprises nouvelles de faire leur entrée sur le marché et de ramener les tarifs au seuil de rentabilité et, dans certains cas, sous ce seuil... À l'avenir, la plupart des transporteurs prévoient que, sauf dans le cas des entreprises implantées dans un créneau et se spécialisant dans des produits ou services particuliers, les transporteurs de moindre taille se feront plus rares, les fusions et les acquisitions créant de grandes entreprises. Les expéditeurs disposeront donc d'une gamme réduite de possibilités pour l'acheminement de leurs biens, ce qui se traduira vraisemblablement par une augmentation des tarifs.¹⁸

Bien que les chiffres officiels n'aient pas encore été rendus publics, l'examen de certaines des grandes entreprises de camionnage ayant leur siège dans la région rend crédibles les prévisions des transporteurs routiers. (Tableau 5)

TABLEAU 5¹⁹

LISTE PARTIELLE D'ENTREPRISES DE CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

	1986		1987		1988		1990	
	Sal.	Équip.	Sal.	Équip.	Sal.	Équip.	Sal.	Équip.
Day & Ross (McCains)	1 828	1 561	2 291	1 662	2 205	1 520	3 345	2 433
Midland (Irving)	530	457	700	519	773	602	1 200	1 125
Sunbury (Irving)	125	235	300	675	300	601	470	859
Polestar	200	291	250	336	250	346	185	371
Big Wheels	90	127	175	245	175	341	*	

¹⁸ Commission des transports des provinces de l'Atlantique, op. cit., mars 1990, Section II, p. 51.

¹⁹ Les données utilisées pour la préparation du présent tableau ont été tirées de documents de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, lesquels ont été préparés pour le compte de l'Office national des transports du Canada : Monitoring Project of the Impact of 1988 Transportation Legislation on the Atlantic Provinces for the Base Year 1986, Base Year 1987 [Projet de surveillance des répercussions de la législation des transports de 1988 pour les provinces de l'Atlantique pour l'année de référence 1986 et l'année de référence 1987]. Impact of Federal Transportation Legislation on the Atlantic Provinces for the year 1988, and the year 1990 [Répercussions de la législation fédérale des transports pour les provinces de l'Atlantique en 1988 et en 1990].

* À l'île-du-Prince-Édouard, on a appris, à la suite de la faillite de Big Wheels, que Midland Transport Ltd. avait offert d'acheter l'actif de Big Wheels, sa filiale Boone's Transport et K'town Entreprises Inc. Day & Ross a également manifesté de l'intérêt envers cette entreprise.

La concentration du secteur du camionnage et l'opinion des transporteurs routiers selon laquelle elle «se traduira vraisemblablement par une augmentation des tarifs» et une «gamme de réduite de possibilités» devraient avoir valeur de sonnette d'alarme, particulièrement à l'île-du-Prince-Édouard. Bien que la concentration du secteur du camionnage touche également le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, les entreprises de ces deux dernières provinces conservent la possibilité d'acheminer leurs marchandises par d'autres moyens de transports, en particulier par chemin de fer. Bien que l'envoi par chemin de fer ne soit pas possible en ce moment dans l'île, l'accès ferroviaire à l'île-du-Prince-Édouard reste intact : la ligne de chemin de fer entre Cap-Tourmentin et Moncton a été entretenue de manière à pouvoir être utilisée pendant la construction du pont qui est proposé. De Cap-Tourmentin, l'accès par chemin de fer à l'île peut être maintenu soit par l'actuel service de traversier, soit par un tunnel ferroviaire. Tant et aussi longtemps qu'on conservera la pluralité des moyens de franchir le détroit, l'île disposera toujours d'une solution de rechange.

Un pont routier reliant l'île à la terre ferme enferme son économie dans une camisole de force, sur le plan des transports, et la privera pendant 100 ans d'un accès à d'autres modes de transport, secteur crucial entre tous.

4. CONCLUSION

Tout au long du débat qui se poursuit à propos de la structure fixe, il s'est révélé difficile de faire en sorte que les discussions restent axées sur la recherche du mode de transport qui convient le mieux au développement économique et social de l'île. La plupart de ses habitants acceptent le fait que le moyen de transport choisi devrait assurer un équilibre entre la commodité, l'efficacité économique, les limites d'ordre écologique et la technologie disponible.

Certes, il y a eu des centaines d'heures de débat et on a rédigé des milliers de pages de documentation, mais on ne s'est guère soucié d'envisager toutes les possibilités qui s'offrent d'assurer le moyen de transport qui soit le plus rentable, le plus respectueux de l'environnement et le plus efficace. Seules les propositions relatives à la construction d'un pont ont fait l'objet d'un véritable examen. Les autres propositions, par exemple, la construction d'un tunnel routier ou ferroviaire, n'ont été que brièvement évoquées, même si elles semblent être plus acceptables d'un point de vue écologique et, du moins en ce qui concerne le tunnel ferroviaire, moins coûteuses. On n'a même pas débattu de l'amélioration du service traversier.

L'intérêt envers le projet s'est concentré sur deux grands thèmes : a) les moyens de mettre en place un mode de transport

entre l'île-du-Prince-Édouard et la terre ferme qui favorisera le développement économique et social d'ensemble de l'île; b) la promotion de la construction d'une structure fixe, qu'on considère comme un moyen de faire sortir la région de l'Atlantique de son actuel état de langueur. Des analystes ont émis l'hypothèse que l'intérêt primordial du gouvernement fédéral résidait dans la création d'emplois à court terme qui découleraient de la construction d'une structure fixe, plutôt que dans la mise en place d'une infrastructure de transport efficace ou dans le développement à long terme de la région.

Il est vrai qu'un mégaprojet stimulerait à court terme certains éléments de l'économie des provinces de l'Atlantique. Toutefois, les retombées à long terme d'un pont, pour l'économie de l'île, sont incertaines, dans la meilleure des hypothèses. La suppression des traversiers entraînera des pertes considérables. Le choix d'un pont se traduira par le transfert du subventionnement fédéral des transports du secteur public vers le secteur privé, et ce, pendant les 35 prochaines années. Il s'ensuit que l'argent des contribuables procurera des bénéfices à des entreprises privées qui n'investiront guère dans l'île au delà de la période initiale de construction. Si la société Marine Atlantique conserve la subvention, cette dernière se transformera en salaires pour le personnel du service traversier et en achats de biens et services fournis aux traversiers par des entreprises

de l'île. Cela représente un investissement à long terme considérable dans l'économie de l'île-du-Prince-Édouard.

La présente étude a démontré que Marine Atlantique a des retombées de première importance pour l'économie de l'île-du-Prince-Édouard. Cela dit, abstraction faite de son apport économique, d'autres raisons militent en faveur d'un examen attentif de l'utilisation d'un service traversier comme moyen de raccordement. D'aucuns considèrent que les traversiers constituent un moyen de transport peu commode et inefficace, à la fois pour les passagers et les produits. En revanche, ces traversiers représentent un mode de transport souple et acceptable sur le plan écologique. La technologie visant à accroître la rapidité des services traversiers et leur efficience énergétique évolue rapidement à travers le monde. Les changements que connaît la technologie des traversiers et de d'autres moyens de transport poussent de nombreux pays à faire des recherches sur d'autres moyens de transport qui ne soient pas liés au trafic routier. Les Européens, dont on considère qu'ils sont en avance sur l'Amérique du Nord dans le domaine des systèmes de transport, sont en train d'accorder davantage d'importance aux transports en commun et au transport ferroviaire.

Il importe que le gouvernement fédéral assigne un rang de priorité élevé à l'amélioration du service traversier. Voici

quelques exemples des améliorations proposées : une des propositions-clés de Marine Atlantique tient au remplacement du John Hamilton Gray par un navire plus gros, qui pourrait accueillir un plus grand nombre d'ensembles camion-remorque. En ce moment, le Gray ne peut transporter que 14 ensembles camion-remorque; de plus, étant donné que les camions doivent embarquer à reculons, les manoeuvres de chargement et de déchargement demandent plus de temps. Le navire Abegweit, au contraire, peut embarquer 40 ensembles camion-remorque. Le traversier que l'on propose de mettre en service pourrait transporter 50 ensembles camion-remorque. Cela réduira le temps d'attente, aussi bien pour les voitures de tourisme que pour les camions. On pourrait modifier la configuration des deux traversiers en service l'été de façon à ce qu'ils puissent transporter des passagers et des voitures de manière plus confortable et plus économique jusqu'à l'arrivée des glaces. On pourrait également accroître la souplesse du service en utilisant des navires supplémentaires pendant l'été afin d'absorber le trafic en attente.

À la lumière des résultats de la présente étude, nous demandons instamment qu'on étudie de manière plus approfondie le coût et les incidences d'une amélioration du service traversier entre l'île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Le gouvernement fédéral n'a accordé que très peu d'attention à l'amélioration du service traversier comme moyen d'assurer un moyen de transport efficace entre l'île et la terre ferme. Il

importe donc que le Congrès du travail du Canada et la Fédération du travail de l'île-du-Prince-Édouard élaborent une stratégie visant à exercer des pressions sur le gouvernement fédéral pour qu'il envisage sérieusement cette possibilité.

Les projets dans le secteur des transports revêtent trop d'importance pour qu'on les manipule dans le seul but d'assurer des emplois à court terme. Il nous faut trouver le moyen de transport qui soit souple, rentable, respectueux de l'environnement et efficace en vue du développement durable de l'île-du-Prince-Édouard.

ANNEXE A

COLLECTIVITÉS OÙ HABITENT LES SALARIÉS DE MARINE ATLANTIQUE

WEST PRINCE

COB 1ZO	St. Louis
1BO	Alberton
1KO	Elmsdale
1EO	Bloomfield
1HO	Coleman
1VO	Springfield West
1VO	O'Leary
2GO	Tyne Valley
1JO	Ellerslie
1YO	Richmond
2EO	Mont Carmel
1TO	St. Nicholas

SECTEUR DE SUMMERSIDE

C1N	Summerside
	Wilmot
	Linkletter
	St. Eleanor's
	Miscouche

EAST PRINCE

COB 1MO	Kensington
1GO	Bedeque
1GO	Lower Bedeque
1GO	Central Bedeque
1LO	Freetown
1LO	Lower Freetown
1NO	Middleton
1NO	Kinkora
1AO	Albany
1AO	North Tryon
1XO	Augustine Drove
1XO	Borden
1XO	Carleton

QUEENS

COA 1JO	Crapaud
1JO	Hampton
1JO	Bonshaw
2GO	Victoria
1HO	Cornwall
1HO	Clyde River
1HO	Rocky Point
1YO	Kelly's Cross
1YO	North Wiltshire
1YO	Winsloo
1EO	Breadalbane
1NO	Hunter River
1NO	North Granville
1YO	York

SECTEUR DE CHARLOTTETOWN

C1A	Charlottetown
C1N	Sherwood

KINGS

COA 1GO	Cardigan
1RO	Montague
1LO	Georgetown
1HO	Murray Harbour
2EO	Vernon Bridge
C1A 7T8	Ft. Augustus
1CO	Bedford
1TO	Mt. Stewart
1SO	Morell
2AO	St. Peters

RÉSOLUTION # 3 - SOUMISE PAR la FCCETAO, Section 127

ATTENDU QUE la Commission d'évaluation environnementale nommée par le gouvernement fédéral n'a pas approuvé la mise en place d'une structure fixe;

ATTENDU QUE le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont participé à un Comité environnemental dans le but de renverser les conclusions de la Commission d'évaluation environnementale sans consulter cette dernière ni tenir d'assemblée publique;

ATTENDU QUE cette façon de faire est contraire aux principes directeurs du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement;

ATTENDU QUE cette décision pourrait avoir des effets environnementaux dévastateurs pour les pêches et l'agriculture de l'Île-du-Prince-Édouard;

IL EST DONC PAR LA PRÉSENTE RÉSOLU que la Fédération du travail de l'Î.-P.-É. exige que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux représentés au sein de ce Comité déclarent un moratoire sur la question d'une structure fixe;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU que ce moratoire reste en vigueur jusqu'à ce que ces gouvernements soient disposés à reconstituer la Commission d'évaluation environnementale ou à nommer une nouvelle Commission qui serait chargée d'examiner la proposition précise qui aura été retenue.

Recommandation du Comité : D'accord

Décision du Congrès : Adoptée

RÉSOLUTION # 8 - SOUMISE PAR la Fraternité unie des
charpentiers, Section 1338, et les Ouvriers
non qualifiés, Section 1079-A

- ATTENDU QUE la possibilité de la construction d'une structure fixe est devenu plus réelle que quiconque ne l'avait envisagé au Congrès de 1984;
- ATTENDU QUE un processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement s'est efforcé de garantir que tous les effets du projet seront évalués et que le projet ne sera entrepris que si ladite Commission le recommande;
- ATTENDU QUE des consultations, des communications et des négociations se déroulent entre les syndicats des métiers du bâtiment et divers groupes afin de garantir que, si le projet est entrepris, tous les travaux liés à la construction soient effectués par une main-d'oeuvre syndiquée;
- IL EST PAR LA PRÉSENTE RÉSOLU QUE la Fédération du travail de l'î.-P.-É. soutiendra l'action de ces syndicats.
- Recommandation du Comité : D'accord
- Décision du Congrès : Adoptée

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non—livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Islanders for a Better Tomorrow:

Louis Bradley, Vice—Chairman;
Gary MacLeod.

From Islanders for a Free Ferry Service:

David Weale;
Carol Livingstone.

From Marine Atlantic Workers:

Gerard Sexton;
Sandy MacKay.

From Acadia University:

Dr. Peter Townley, Professor of Economics.

From Saint Mary's University:

Dr. Colin Dodds, Vice—President, Academic and Research.

From the Province of New Brunswick:

The Honourable Frank McKenna, Premier.

Representative from the Province of Prince Edward Island:

The Honourable Joe Ghiz, former Premier.

TÉMOINS

De Islanders for a Better Tomorrow:

Louis Bradley, vice—président;
Gary MacLeod.

De Islanders for a Free Ferry Service:

David Weale;
Carol Livingstone.

De Marine Atlantic Workers:

Gerard Sexton;
Sandy MacKay.

De l'Université Acadia:

M. Peter Townley, professeur en éconómies.

De l'Université Saint Mary's:

M. Colin Dodds, vice—président, études et recherches.

De la Province du Nouveau—Brunswick:

L'honorable Frank McKenna, premier ministre.

Représentant de la Province de l'Île—du—Prince—Edouard:

L'honorable Joe Ghiz, ancien premier ministre.

271
XC.3
143
157

143

HOUSE OF COMMONS
Issue No. 3
Tuesday, March 16, 1993
Chairman: Gilbert Parent

CHAMBRE DES COMMUNES
Fascicule n° 3
Le mardi 16 mars 1993
Président: Gilbert Parent

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le*

BILL C-110 An Act respecting the Northumberland Strait Crossing	PROJET DE LOI C-110 Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland
--	--

RESPECTING: Order of Reference	CONCERNANT: Ordre de renvoi
-----------------------------------	--------------------------------

WITNESSES: (See back cover)	TÉMOINS: (Voir à l'endos)
--------------------------------	------------------------------



Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93	Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992-1993
--	---

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-110

Chairman: Gilbert Parent

Members

Iain Angus
Bill Casey
Robert Corbett
Rex Crawford
Joe McGuire
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Bill Farrell

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, March 16, 1993:

George Proud replaced George Rideout;
Rex Crawford replaced George Proud.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-110

Président: Gilbert Parent

Membres

Iain Angus
Bill Casey
Robert Corbett
Rex Crawford
Joe McGuire
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Bill Farrell

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 16 mars 1993:

George Proud remplace George Rideout;
Rex Crawford remplace George Proud.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 16, 1993

(5)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Gilbert Parent, presiding.

Members of the Committee present: Bill Casey, Joe McGuire, George Proud, Greg Thompson and Dave Worthy.

Other Member present: Harry Brightwell.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mollie Dunsmuir and Dan Shaw, Research Officers.

Witnesses: From the Maritime Fishermen's Union - New Brunswick: Guy Cormier, President; Kirk Munro, Chairman, Clean Ocean Committee. From P.E.I. Fishermen's Association: Ansel Ferguson; Buck Watts; Rory McLellan. From Friends of the Island: Dr. Irene Novaczek, Marine Biologist; Daniel Schulman, Member of the Board; Betty Howatt, Former & Past President. From Fisheries & Oceans: Alphonse Cormier, Regional Director General; Cheryl Fraser, Director General.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 22, 1993, in relation to Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, Thursday, February 25, 1993, Issue No. 1).

It was agreed, — That the Committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-110 at 3:30 o'clock p.m., on Wednesday, March 17, 1993.

Buck Watts, Ansel Ferguson and Rory McLellan made opening statements and certain witnesses answered questions.

Guy Cormier and Kirk Munro made opening statements and answered questions.

It was agreed, — That a letter addressed to David Barnes, Chairman of the Environment Assessment Panel, Northumberland Strait Crossing, Federal Environmental Assessment Review Office, be appended to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "C-110/2").

Betty Howatt, Irene Novaczek and Daniel Schulman made opening statements and certain witnesses answered questions.

It was agreed, — That the Committee purchase 12 posters entitled "Many a child has blossomed on this enchanted island".

Joe McGuire moved, — That reasonable living and travelling expenses be paid to the representatives from the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick; P.E.I. Fisherman's Association and Friends of the Island.

Cheryl Fraser made an opening statement and with the other witness answered questions.

At 12:22 o'clock p.m., it was agreed, — That the Committee adjourn to later this day.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 16 MARS 1993

(5)

[Traduction]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, se réunit à 10 h 05, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Gilbert Parent (*président*).

Membres du Comité présents: Bill Casey, Joe McGuire, George Proud, Greg Thompson et Dave Worthy.

Autre député présent: Harry Brightwell.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Mollie Dunsmuir et Dan Shaw, attachés de recherche.

Témoins: Du Syndicat des pêcheurs des Maritimes - Nouveau-Brunswick: Guy Cormier, président; Kirk Munro, président, Clean Ocean Committee. De l'Association des pêcheurs de l'île du Prince-Édouard: Ansel Ferguson; Buck Watts; Rory McLellan. Des Amis de l'île: Irene Novaczek, biologiste marine; Daniel Schulman, membre; Betty Howatt, présidente sortante. De Pêches et Océans: Alphonse Cormier, directeur général régional; Cheryl Fraser, directrice générale.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 25 février 1993, fascicule n° 1).

Il est convenu, — Que le Comité aborde l'étude détaillée du projet de loi le mercredi 17 mars, à 15 h 30.

Buck Watts, Ansel Ferguson et Rory McLellan font des exposés et certains témoins répondent aux questions.

Guy Cormier et Kirk Munro font des exposés et répondent aux questions.

Il est convenu, — Que la lettre adressée à David Barnes, président du Comité d'évaluation environnementale, Franchissement du détroit de Northumberland, Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, figure en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (voir Appendice «C-110/2»).

Betty Howatt, Irene Novaczek et Daniel Schulman font des exposés et certains témoins répondent aux questions.

Il est convenu, — Que le Comité achète 12 affiches intitulées: «Many a child has blossomed on this enchanted island».

Joe McGuire propose, — Que des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables soient remboursés aux représentants du Syndicat des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick, de l'Association des pêcheurs de l'Î.-P.-É. et des Amis de l'île.

Cheryl Fraser fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 22, il est convenu, — Que le Comité suspende ses travaux.

AFTERNOON SITTING

(6)

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Gilbert Parent, presiding.

Members of the Committee present: Bill Casey, Rex Crawford, Joe McGuire, Greg Thompson and Dave Worthy.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mollie Dunsmuir and Dan Shaw, Research Officers.

Witnesses: From Acadia University: Michael J. Dadswell. *From Dalhousie University:* Dr. Owen Hertzman, Assistant Professor, Atmospheric Science Program, Department of Oceanography. *From Ice Committee:* Gene Barry, Captain of C.C.G., Icebreaker John A. MacDonald, The Northumberland Strait Crossing Project, Member of the Ice Committee; Torkild Carstens, Head of Research of the Norwegian Hydrotechnical Laboratory, Member of the Ice Committee; Kenneth Croasdale, Engineering Consultant, Member of the Ice Committee; Bob Frederking, Head of Cold Regions Engineering at the National Research Council, Member of the Ice Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 22, 1993, in relation to Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, February 25, 1993, Issue No. 1*).

Pursuant to Standing Order 113(4), Gilbert Parent appointed Greg Thompson to chair this meeting.

It was agreed, — That the document entitled "Terms of Reference for the Fisheries Liaison Committee for the Northumberland Strait Crossing Project", be appended to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (*See Appendix "C-110/3"*).

Michael Dadswell made an opening statement and answered questions.

At 3:38 o'clock p.m., Bill Casey took the Chair.

At 3:50 o'clock p.m., Gilbert Parent took the Chair.

Owen Hertzman made an opening statement and answered questions.

Kenneth Croasdale made an opening statement and with the witnesses answered questions.

Bill Casey moved, — That reasonable living and travelling expenses be paid to Michael Dadswell and Owen Hertzman who appeared before the Committee on Tuesday, March 16, 1993.

At 6:00 o'clock p.m., it was agreed, — That the Committee adjourn until 3:30 o'clock p.m. on Wednesday, March 17, 1993.

Bill Farrell

Clerk of the Committee

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, se réunit à 15 h 34, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Gilbert Parent (*président*).

Membres du Comité présents: Bill Casey, Rex Crawford, Joe McGuire, Greg Thompson et Dave Worthy.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Mollie Dunsmuir et Dan Shaw, attachés de recherche.

Témoins: De l'Université Acadia: Michael J. Dadswell. *De l'Université Dalhousie:* Owen Hertzman, professeur adjoint, Programme de science atmosphérique, Département d'Océanographie. *Du Comité d'experts sur les glaces:* Gene Barry, capitaine de la G.C.C., Brise-glace «John A. MacDonald», Projet de franchissement du détroit de Northumberland, membre du Comité; Torkild Carstens, directeur des recherches, Laboratoire hydrotechnique de Norvège, membre du Comité; Kenneth Croasdale, consultant en ingénierie, membre du Comité; Bob Frederking, chef, Ingénierie des régions froides, Conseil national de recherches, membre du Comité.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 25 février 1993, fascicule n° 1*).

En application du paragraphe 113(4), Gilbert Parent désigne Greg Thompson pour présider la séance.

Il est convenu, — Que le document intitulé «Mandat du comité de liaison avec les pêcheurs pour le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland», figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-110/3»*).

Michael Dadswell fait un exposé et répond aux questions.

À 15 h 38, Bill Casey remplace le président.

À 15 h 50, Gilbert Parent occupe le fauteuil.

Owen Hertzman fait un exposé et répond aux questions.

Kenneth Croasdale fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Bill Casey propose, — Que des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables soient remboursés à Michael Dadswell et à Owen Hertzman qui ont témoigné ce mardi 16 mars devant le Comité.

À 18 heures, il est convenu, — Que le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 17 mars, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Bill Farrell

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 16, 1993

● 1004

The Chairman: Order. We're ready to continue our deliberations on Bill C-110, an act respecting the Northumberland Strait Crossing. We have a series of witnesses, but first I have a point of order to be raised by Mr. McGuire.

Mr. McGuire (Egmont): Thank you, Mr. Chairman. I'm just wondering if there is any consensus or agreement on when we would be beginning clause-by-clause.

● 1005

The Chairman: The question I put to the committee: is there a suggestion when you would like to begin clause-by-clause?

Mr. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Mr. Chairman, there's been some discussion. I had hoped it could commence on Wednesday at 3:30 p.m.

The Chairman: The chair has no objection to this. I notice for the record there is no representative here from the New Democratic Party. However, I do see a quorum able to give direction, and by the rules I am able to take your direction on whether that is what you would like to do. So I put the question to you. Would you like to begin clause-by-clause on Wednesday, March 17, St. Patrick's Day, at 3:30 p.m.?

Mr. Proud (Hillsborough): Just one question on that. Will you finish clause-by-clause tomorrow? Would it be concluded, do you think? Is that your intention?

Mr. Worthy: It might be presumptuous to assume it's going to finish tomorrow. I think there's a good chance it would finish tomorrow. I don't see anything that would prevent us from finishing tomorrow. But obviously that's in the hands of the committee.

Mr. Proud: Another point, then. When could we expect it to come out of here and go back into the House?

The Chairman: My response to you is if it comes out of committee tomorrow afternoon, my guess is we could have it reported to the House by the end of this week. That would be reasonable, wouldn't it?

Ms Mollie Dunsmuir (Committee Researcher): I think so.

The Chairman: Our clerks would say that. So is it your pleasure? Do you agree we should begin clause-by-clause tomorrow at 3:30 p.m.?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Let the record show we are agreed, and tomorrow all the amendments will have to be in—evidently today, I say in passing. But we will be ready to proceed tomorrow at 3:30 p.m. The clerk will inform us of a room and we will be able to proceed at that time.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 16 mars 1993

Le président: La séance est ouverte. Nous sommes prêts à poursuivre nos travaux sur le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Nous entendrons plusieurs témoins, mais nous allons commencer par l'appel au Règlement de M. McGuire.

M. McGuire (Egmont): Merci, monsieur le président. Je veux simplement savoir s'il y a entente sur le moment où nous commencerons l'étude article par article.

Le président: Les membres du comité savent-ils quand ils aimeraient entreprendre l'étude article par article?

M. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Il y a eu des pourparlers, monsieur le président. J'avais espéré que l'étude article par article commence mercredi, à 15h30.

Le président: Je n'ai aucune objection. Je signale, pour les fins du compte rendu, que nous n'avons pas de représentant du Nouveau parti démocratique. Il y a toutefois quorum, et le Règlement me permet de m'en remettre aux directives des membres du comité. Je vous pose donc la question. Voulez-vous entreprendre l'étude article par article le mercredi 17 mars, jour de la Saint-Patrice, à 15h30?

M. Proud (Hillsborough): Une question seulement, à ce sujet. Croyez-vous que l'étude article par article sera terminée demain? Est-ce là votre intention?

M. Worthy: Il est peut-être présomptueux de croire qu'elle sera terminée demain. C'est toutefois possible, car je ne vois rien qui nous en empêcherait. Le comité est évidemment maître de la situation.

M. Proud: J'ai une autre question. Quand prévoit-on que le comité fera rapport du projet de loi à la Chambre?

Le président: Si le comité termine son étude demain après-midi, je suppose qu'il pourrait faire rapport du projet de loi à la Chambre d'ici la fin de la semaine. Ce serait raisonnable, n'est-ce pas?

Mme Mollie Dunsmuir (rechercheuse du Comité): Je crois que oui.

Le président: Nos greffiers sont de cet avis. Plaît-il donc au comité d'entreprendre l'étude article par article demain, à 15h30?

Des voix: D'accord.

Le président: Que le compte rendu indique que nous sommes d'accord, et que tous les amendements devront avoir été déposés demain—de toute évidence, aujourd'hui, soit dit en passant. Nous serons toutefois prêts à entreprendre l'étude article par article demain, à 15h30. Le greffier nous précisera dans quelle salle nous nous réunirons, et nous pourrions alors aller de l'avant.

[Text]

In attendance with us today, of course, are our researchers from the Research Branch of the Library of Parliament, Mr. Dan Shaw and Ms Mollie Dunsmuir. Of course Bill Farrell is here now. Louis-Philippe Côté, I'm advised, will be with us in just a few moments.

This morning we welcome you, gentlemen, from the P.E.I. Fishermen's Association: Mr. Ansel Ferguson, Mr. Rory McLellan, and Mr. Buck Watts. Gentlemen, we had you scheduled with another group, from the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick. We will take half an hour for your presentation and questions. Whatever time your presentation takes, that's all right with us. But if you would leave us some time at the end for questioning, then we will divide the remaining time amongst our members. Would you undertake that if we do not get all the questions to you, you will respond to us within 24 hours of our written request by fax? Could you give us that undertaking?

Mr. Rory McLellan (P.E.I. Fishermen's Association Ltd.): Yes, sir, unless the questions require research that would take us beyond 24 hours.

The Chairman: So all things being equal, you would be willing to comply with our request?

Mr. McLellan: Yes, sir.

The Chairman: I invite you, Mr. Watts, to give your testimony to this committee.

Mr. Buck Watts (P.E.I. Fishermen's Association Ltd.): Mr. Chairman, honourable members of Parliament, on behalf of the Prince Edward Island Fishermen's Association, let me begin by saying we are honoured to be here today and hope we will make a positive contribution to your deliberations on the proposed fixed link that may join the mainland to Prince Edward Island.

• 1010

I am certain you understand this proposed megaproject has caused much divergence of opinion. Indeed, in the middle of a provincial election, none of the political parties has raised this issue, because of its controversial nature.

You will be aware some island fishermen are indeed in favour of this project, while at the same time many others are opposed. One thing we can be certain of is that no one is in favour of environmental damage. Clearly, fishermen are the ultimate environmentalists, because our livelihood depends on environmentally sensitive fish stocks. It is our duty and our obligation as fishermen and as Canadians to protect and conserve our fish stocks for generations to come.

With this in mind, the P.E.I. Fishermen's Association has called for a full environmental review of this specific, rather than generic, bridge proposal. We believe there may be some serious environmental concerns that should be addressed. To deal with the first of these, I want to introduce you to the most senior member of our board of directors, who will address the questions of wind and ice, Ansel Ferguson.

Mr. Ansel Ferguson (P.E.I. Fishermen's Association Ltd.): Many islanders, and indeed island MPs, believe exhaustive studies have been done on the environmental consequences of this fixed crossing. I suggest an MP could believe the studies

[Translation]

Nous avons parmi nous aujourd'hui, bien entendu, nos recherchistes du service de Recherche de la Bibliothèque du Parlement, M. Dan Shaw et Mme Mollie Dunsmuir. Bill Farrell est ici, bien sûr. On me dit que Louis-Philippe Côté se joindra à nous sous peu.

Ce matin, nous accueillons les représentants de l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard, MM. Ansel Ferguson, Rory McLellan et Buck Watts. Messieurs, nous avions prévu entendre vos témoignages en même temps que ceux d'un autre groupe, soit l'Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick. Nous allons réserver une demi-heure à votre exposé et aux questions. Prenez tout le temps qu'il vous faut pour votre exposé. Si vous nous laissez un peu de temps pour les questions, nous le répartirons entre les membres du comité. Si nous n'avons pas le temps de vous poser toutes nos questions, pouvez-vous vous engager à répondre à nos questions écrites, par télécopieur, dans les 24 heures?

M. Rory McLellan (Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard Ltée): Oui, monsieur, sauf si nous devons faire des recherches qui nous obligeront à prendre plus de 24 heures.

Le président: Tout compte fait, vous êtes donc disposés à accéder à notre demande?

M. McLellan: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Watts, je vous invite à présenter votre exposé au comité.

M. Buck Watts (Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard Ltée): Monsieur le président, membres du comité, au nom de l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard, permettez-moi de dire d'abord que c'est un honneur pour nous d'être venus témoigner aujourd'hui. Nous espérons apporter une contribution positive à vos délibérations sur le projet de lien fixe entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard.

Vous comprendrez, j'en suis sûr, que ce mégaprojet proposé a soulevé beaucoup de divergences de vues. En fait, au beau milieu d'une campagne électorale provinciale, aucun parti politique n'a soulevé la question, à cause de sa nature controversée.

Vous savez sûrement que certains pêcheurs de l'île sont pour le projet, et que beaucoup d'autres sont contre. Une chose est certaine, toutefois: personne ne veut endommager l'environnement. Il est clair que les pêcheurs sont les environnementalistes suprêmes, parce qu'ils tirent leur gagne-pain de stocks de poissons fragiles sur le plan environnemental. Comme pêcheurs et comme Canadiens, nous devons protéger et conserver nos stocks de poissons pour les générations futures.

C'est pourquoi l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard a demandé la tenue d'un examen environnemental complet sur ce projet de pont en particulier, plutôt que sur le concept général. Il y a de graves préoccupations environnementales sur lesquelles il faut nous pencher. Au sujet de la première de ces préoccupations, je vous présente le membre le plus chevronné de notre conseil d'administration, Ansel Ferguson, qui vous parlera du vent et de la glace.

M. Ansel Ferguson (Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard Ltée): Beaucoup d'habitants et, en fait, de députés de l'île croient que l'on a fait des études approfondies sur les répercussions environnementales de cet ouvrage de

[Texte]

already conducted are adequate and the EARP panel objected to the bridge only because of the ice delay over two days. This is not true. The EARP panel had many more serious reservations and recommendations in their final report.

The final report was responded to by the Department of Public Works in their document on November 21, 1990, "The Northumberland Strait Crossing Project; Federal Government Response to the Recommendation from the Report of the Environmental Assessment Panel". We believe of all the exhaustive studies done, the most critical is this one of the environmental assessment review panel, because it is the most comprehensive analysis done on this topic.

The P.E.I. Fishermen's Association would like to take this opportunity to acquaint the committee with some of the very hard questions occurring to fishermen as they work the strait every day in pursuit of a livelihood and contemplate the impending construction and ongoing existence of the proposed bridge. I have fished in the Northumberland Strait, in that area, for the last 23 years. I've seen the ice and I've seen the wind. I've spent a lot more time there, perhaps, than most other people.

I made a trip on the ferry last week, and I've seen ice floes that came in from the gulf three to four miles long, one to two miles wide, and with ice up to 20 feet thick. This sort of thing has never been considered by any of the panels. It is one of the things I consider a bit of a problem.

These questions are not motivated by any wish to obstruct change, but rather arise from sincerely held misgivings about how any such grand intervention in the life of the strait and the creatures and people who depend on its support can be entirely predictable. To this end we cite the letter from E.R. Gaudet, then director general of the gulf regions, Fisheries and Oceans, to David Barnes, dated January 30, 1990 and attached as an appendix to our presentation. In this letter Mr. Gaudet states that "Fisheries and Oceans notes that many predictions in the review"—the review of the bridge concept assessment—"are based on models which include assumptions, and those models must on occasion be linked. This linkage creates a chain of uncertainty which increases with each step. This is particularly true of the Ice/Climate/Fishery Interaction Study." This uncertainty is a good reflection of the feelings of many of the fishermen operating in the strait.

Specific concerns posed by the fishermen are, first, the reduction in space between inshore spans and the SCI bridge design, as compared with the generic design that was the subject of the EARP. . . I'll be a little more specific there. There's about a two-kilometre area that has spans as close together as 80 metres, which in our opinion would be very liable to hold up the ice and to cause scouring of the bottom.

[Traduction]

franchissement fixe. Un député pourrait croire que les études déjà effectuées suffisent et que la commission d'évaluation environnementale s'est opposée à la construction du pont simplement parce qu'il risque de retarder le déglacement pendant deux jours. Ce n'est pas vrai. La commission d'évaluation environnementale a formulé beaucoup d'autres réserves graves et d'autres recommandations dans son rapport final.

Le ministère des Travaux publics a répondu au rapport final dans son document du 21 novembre 1990, intitulé «Projet de raccordement dans le détroit de Northumberland; réponse du gouvernement fédéral aux recommandations contenues dans le Rapport de la Commission d'évaluation environnementale». Parmi toutes les études approfondies, la plus importante est celle de la commission d'évaluation environnementale, parce que c'est l'analyse la plus détaillée de cette question.

L'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard veut profiter de l'occasion pour faire part au comité de certaines des questions très difficiles que se posent les pêcheurs, qui cherchent à tirer du détroit leur subsistance quotidienne et qui envisagent la construction imminente du pont permanent proposé. Il y a 23 ans que je pêche dans ce secteur du détroit de Northumberland. J'y connais la glace, et le vent aussi. J'y ai passé beaucoup plus de temps, peut-être, que la plupart des gens.

J'ai pris le traversier la semaine dernière, et j'ai vu des banquises, qui provenaient du golfe et qui avaient de trois à quatre milles de longueur, d'un à deux milles de largeur et jusqu'à 20 pieds d'épaisseur. Aucune commission d'évaluation n'a jamais examinée ce genre de phénomène. C'est là un des problèmes, à mon avis.

Ces questions ne sont fondées sur aucun désir d'enrayer le changement, mais elles découlent plutôt de craintes sincères quant à prévisibilité de toutes les répercussions d'un projet aussi énorme sur la vie dans le détroit et sur les créatures et les gens qui en dépendent. À ce sujet, nous citons la lettre que le directeur général des régions du golfe de Péches et Océans, E.R. Gaudet, adressait à David Barnes, le 30 janvier 1990. Nous l'avons jointe en annexe à notre exposé. Dans sa lettre, M. Gaudet affirme que «Pêches et Océans note que beaucoup de prédictions contenues dans l'examen»—l'examen de l'évaluation du concept du pont—«sont fondées sur des modèles qui comportent des hypothèses, et qu'il faut à l'occasion établir des liens entre ces modèles». Ces liens sont à l'origine d'une incertitude qui grossit à chaque étape. C'est particulièrement vrai dans le cas de l'étude de l'interaction des glaces et du climat sur la mer.» Cette incertitude reflète bien la pensée d'un grand nombre des pêcheurs qui travaillent dans le détroit.

Les préoccupations précises soulevées par les pêcheurs portent d'abord sur le rapprochement des travées côtières, et sur le concept du pont avancé par SCI, comparativement au concept générique qui a fait l'objet de l'évaluation environnementale. . . Je vais préciser un peu. Sur une distance d'environ deux kilomètres, les travées ont à peine 80 mètres de portée, ce qui risque fort, à notre avis, de retenir la glace et de provoquer un affouillement du fond.

[Text]

It is necessary to note that the EARP rejected the proposed bridge on the basis of the generic model and the specific design to be built has come after the EARP process and includes spans that are narrower and presumably more obstructive to ice movement in the strait.

• 1015

Wind speeds that can reach 183 kilometres at 40 metres above sea level and gusts that can reach 260 kilometres at 40 metres are cited in the study by Sandswell–Swann–Wooster. I've had a couple of things passed around concerning waterspouts and channelling, which you gentlemen I hope will read.

Pillars have a cumulative coverage and obstruction amounting to approximately 12% of the base, covering fishing ground and presenting a relative barrier to ice-out. There would be interference with vessel traffic and attendant safety concerns in heavy ice and other adverse conditions.

Next is the absence of prior research to establish a marine baseline from which to assess bridge-related impacts.

The last is ice-related impacts on biological productivity in the strait, especially in the lobster fishery, in the following areas: water temperature, food sources, growth rates, salinity, and spawning.

The impact on biological production could extend far beyond the mere construction activity both in time and space. If there is an ice-related impact on the growth of fish and shellfish stocks in the strait, the impact could damage the fishery for many years throughout the entire length of the strait.

This brings me to yet another issue, which has not been adequately addressed by any of the several proponents of the bridge, which is the matter of compensation.

Mr. McLellan: My presentation, as Mr. Ferguson has stated, will focus on compensation. The sum of \$10 million has been set aside by SCI as compensation to the fishery for construction-related damage.

I should point out that construction-related damage in the terms that have been described to us is only in a very narrow two-kilometre corridor and applies only during the construction process. Given the admitted difficulty in forecasting the impacts of the project over the entire life of the structure, rather than in the construction period, our association feels the issue of compensation beyond the construction period must be addressed. It is unfortunate but necessary to note this issue has not been acknowledged by proponents such as Strait Crossing Incorporated, the Department of Public Works, or even the Department of Fisheries and Oceans.

Specifically, we are calling for the assistance of your committee to bring out the parameters of the federal government's ongoing liability for the long-term productivity of the strait. No one has explained to us what the federal government's exposure is, and this is a critical issue for us.

[Translation]

Il faut signaler que la commission d'évaluation environnementale a rejeté le projet de pont proposé en se fondant sur le modèle générique, et que l'on a présenté le modèle spécifique qui sera construit après le processus d'examen de l'évaluation environnementale. Ce projet prévoit des travées plus rapprochées et qui risquent probablement de nuire davantage au mouvement de la glace dans le détroit.

Le vent peut atteindre une vitesse de 183 kilomètres/heure à une altitude de 40 mètres. Dans l'étude Sandswell–Swann–Wooster, on parle de bourrasques pouvant atteindre 260 kilomètres/heure à 40 mètres. J'ai fait distribuer quelques documents portant sur les trombes marines et l'effet d'entonnoir, et j'espère que vous les lirez, messieurs.

Les piles constituent une couverture et une obstruction cumulatives qui représentent environ 12 p. 100 de la base, couvrent les fonds de pêche et constituent un obstacle relatif au déglacement. Les piles nuiront à la circulation maritime et poseront des problèmes de sécurité connexes, en période de glace épaisse et dans d'autres conditions défavorables.

Ensuite, on n'a effectué aucune étude préliminaire en milieu marin afin d'établir un niveau de référence qui permettrait d'évaluer l'impact du pont.

Enfin, il faut mentionner les effets de la glace sur la productivité biologique du détroit, particulièrement dans le cas de la pêche du homard, en ce qui concerne les aspects suivants: température de l'eau, sources d'alimentation, taux de croissance, salinité et fraie.

L'impact du pont sur la production biologique pourrait dépasser de loin la simple construction, à la fois dans le temps et dans l'espace. Si la glace a un impact sur la croissance des stocks de poissons et de crustacés dans le détroit, cet impact pourrait endommager la pêcherie pendant des années, dans tout le détroit.

Cela m'amène à une autre question, qu'aucun des nombreux partisans du pont n'a vidée: je veux parler de l'indemnisation.

M. McLellan: Comme l'a dit M. Ferguson, mon exposé portera surtout sur l'indemnisation. SCI a prévu 10 millions de dollars pour indemniser les pêcheurs des dommages causés par la construction.

Je dois signaler que les dommages causés par la construction, que l'on nous a décrits, ne s'appliquent qu'à un couloir très étroit de deux kilomètres, et ce, pendant la construction même seulement. Comme il est difficile de prévoir l'impact du projet pendant toute la vie utile de la structure, plutôt que pendant la période de construction, notre association est d'avis qu'il faut nous pencher sur la question de l'indemnisation après la période de construction. Je dois malheureusement signaler que des promoteurs du projet comme Strait Crossing Incorporated, le ministère des Travaux publics, voire même le ministère des Pêches et Océans, n'ont pas reconnu l'existence du problème.

Nous demandons plus précisément au comité d'aider à établir les paramètres de la responsabilité continue du gouvernement fédéral à l'égard de la productivité à long terme du détroit. Personne ne nous a expliqué l'exposition du gouvernement fédéral, et cette question est critique pour nous.

[Texte]

There may well be impacts on the fishery that elude traceable linkage to the existence of the bridge but that nonetheless may arise from it in the future. The value of the fishery and the possible elusiveness of a connection to the bridge, given the subtlety of biological relationships, require us to call for a clear statement on the federal government's ongoing liability to our industry in the event of a catastrophic decline in the strait fishery.

We feel the concerns for the permanent impacts of a bridge have not been addressed in a way that is fair to our concerns and the concerns of the industry. In fairness to the industry, we feel the federal government must explicitly state its responsibility to compensate fishermen for possible impact beyond the responsibility of the builder. In the event of such a decline in the fishery, there must not be any onus on industry to prove technically a connection to the presence of the bridge, in view of the complex and subtle relationships in the environment, which may elude the capacity of science to identify.

This question of onus is critical, because we are dealing with a new introduction into the environment. Surely, logically speaking, it cannot be dependent upon those who rely on this environment for their existence to prove that damage is done. There must be a formula outside the criminal justice system.

Our efforts to have this matter properly addressed have been largely ignored. We feel your committee may be able to have the Department of Public Works and DFO account and state for this ongoing liability. Your assistance in this matter will be greatly appreciated by our members.

This, Mr. Chairman, would conclude our presentation, except I want to add how sorry I am the Maritime Fishermen's Union did not see fit to attend today. I think that says something about their agenda.

The Chairman: I thank you. We too are saddened the other group was not able to be with us, for whatever reason.

• 1020

My colleagues, so I am sure we all are dealing from the same thing, this is the brief that is going to go into the record, and these are the two pages about waterspouts one of the witnesses, I believe Mr. Ferguson, mentioned. I'd like to have agreement for this also to be appended. We also have a letter to Mr. David H. Barnes, in your possession now, and I'd like agreement to have this appended to the *Minutes of Proceedings and Evidence*. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We're now open for questions.

Mr. McGuire: I would like to welcome our witnesses from Prince Edward Island here today.

On page 7 you're going into the compensation aspect, and it's quite obvious in your presentation you're really not satisfied with the proposals made by the government and SCI as far as compensation is concerned. How long do you feel the government should be liable to compensate fishermen after the five-year period?

[Traduction]

Il peut très bien y avoir, sur la pêche, des répercussions qu'il sera impossible de relier directement à l'existence du pont, mais qui pourront néanmoins en découler. Étant donné la valeur de la pêche, la nature insaisissable possible de tout lien avec le pont et la subtilité des relations biologiques, nous devons demander que l'on nous précise clairement la responsabilité continue du gouvernement fédéral envers notre industrie, en cas d'effondrement catastrophique de la pêche dans le détroit.

On n'a pas analysé les répercussions permanentes d'un pont d'une façon qui soit juste pour nos préoccupations et pour celles de l'industrie. En toute justice pour l'industrie, nous sommes d'avis que le gouvernement fédéral doit préciser clairement sa responsabilité en ce qui concerne l'indemnisation des pêcheurs à la suite de répercussions possibles qui échappent à la responsabilité du constructeur. Si la pêche s'effondre ainsi, ce n'est pas l'industrie qu'il faut obliger à prouver techniquement l'existence d'un lien avec la présence du pont, étant donné la complexité et la subtilité des relations environnementales que la science peut être incapable d'établir.

Cette question du fardeau de la preuve est critique, parce que nous traitons d'un ajout dans l'environnement. Sur le plan logique, on ne peut sûrement pas obliger ceux qui tirent leur subsistance de cet environnement à prouver qu'il a subi des dommages. Il doit exister une formule quelconque en dehors de l'appareil judiciaire criminel.

On n'a en grande partie tenu aucun compte des efforts que nous avons déployés pour que l'on analyse dûment cette question. Votre comité pourrait peut-être obliger le ministère des Travaux publics et le MPO à préciser cette responsabilité continue, et à en rendre compte. Nos membres vous sauront énormément gré de votre aide en la matière.

Cela mettrait fin à notre exposé, monsieur le président, mais j'ajoute que je suis très désolé que l'Union des pêcheurs des Maritimes n'ait pas jugé bon de venir témoigner aujourd'hui. Je crois que son absence est révélatrice de son programme.

Le président: Je vous remercie. C'est dommage que l'autre groupe n'a pu se présenter, quelle que soit la raison.

Je m'adresse à mes collègues: afin de m'assurer que nous parlons tous de la même chose, voici le mémoire qui sera versé au compte rendu, et voici les deux pages sur les trombes marines dont a parlé un des témoins, M. Ferguson, sauf erreur. Êtes-vous d'accord pour que ces documents soient eux aussi joints en l'annexe. Nous avons aussi une lettre adressée à M. David H. Barnes, que vous avez maintenant. Êtes-vous d'accord pour que ces documents soient joints en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages*. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Passons maintenant aux questions.

M. McGuire: Je souhaite la bienvenue à nos témoins de l'Île-du-Prince-Édouard.

Vous abordez la question de l'indemnisation à la page 7 de votre mémoire, où vous indiquez clairement que vous êtes insatisfaits de l'indemnisation proposée par le gouvernement et SCI. Pendant combien de temps croyez-vous que le gouvernement devrait indemniser les pêcheurs après la période de cinq ans?

[Text]

Apparently the \$10 million is for the five-year construction period. It really doesn't address the fact that in a worst-case scenario there could be damage after the bridge is built, for whatever reason. There are a number of possibilities there. We were told the damage could continue after the building of the bridge is complete. This \$10 million obviously is not sufficient. What would be sufficient and who would be responsible for proving any...?

The minister appeared before us on our opening day of hearings, and I asked him about a precipitous drop in the lobster catch: who would be responsible for that and so on? The answer basically was not very satisfactory. He said this government would be generous about any long-term damage to the fishery; which really doesn't tie anybody into anything.

I wonder what your thoughts are there. Maybe you could help us. What would be satisfactory to the fishermen as far as a compensation package is concerned, in the long term?

Mr. McLellan: Mr. McGuire, as you are aware, the fishermen's association has asked for a specific environmental review of this project. If this specific environmental review were done, through that we might be able to establish the parameters necessary for compensation, because we might be able to wonder about or guess at the possible damage. So that would be a question we could answer specifically after an environmental review.

Given that an environmental review of the specific design is not done, then we are taking a risk that is really quite incredible. Given that, we would be looking for unlimited compensation forever, because a great risk is being taken with no real analysis of the exposure or the limit to it.

I want to address some government members by saying \$10 million is almost an unfathomable amount of money. It's a lot of money. But if you consider the Northumberland Strait fishery in one year is worth perhaps \$100 million—and that's a conservative figure—and this could have an impact on it forever, it is really a spendthrift way of dealing with the fishermen. Not to have an environmental review of specific design could be considered by some to be irresponsible.

Mr. McGuire: Mr. Ferguson, do you think this present model, which you have been studying for quite some time now, is the best possible model? You've hinted in your presentation there might be some shortcomings. Do you have any suggestions, if this bridge goes ahead, for what an improved model would take?

• 1025

Mr. Ferguson: Mr. McGuire, there are two areas where I could see improvement. One is that in the generic model they recommended the spans be a certain distance apart. In this model there are 23 spans, 7 on one side, I believe, and 16 on the other side, that are quite close together, around 80 metres. When you consider we have ice floes coming in from the north several miles long, up to 20 feet thick in ridges, there is no chance, I don't think, of these ice floes ever going through the inshore pillars. They're just too close together.

[Translation]

La réserve de 10 millions de dollars semble prévue pour la période de construction, qui durera cinq ans. Elle ne tient pas compte, en réalité, d'un pire scénario selon lequel il pourrait y avoir des dommages après la construction du pont, pour quelque raison que ce soit. Les possibilités sont nombreuses. On nous a dit qu'il pourrait y avoir d'autres dommages, une fois la construction du pont terminée. Ces 10 millions de dollars ne suffisent manifestement pas. Quelle somme suffirait et qui devrait être chargé de prouver...?

Le ministre est venu comparaître au début des audiences, et je l'ai interrogé sur une chute précipitée des prises de homard: qui en serait responsable, par exemple? Sa réponse n'a pas été très satisfaisante. Il a déclaré que le gouvernement se montrerait généreux si la pêcheerie subit des dommages à long terme. En réalité, cela n'impose aucune obligation à personne.

Je me demande ce que vous en pensez. Vous pourriez peut-être nous aider. Quelles mesures d'indemnisation seraient satisfaisantes pour les pêcheurs, à long terme?

M. McLellan: Comme vous le savez, monsieur McGuire, l'association des pêcheurs a demandé la tenue d'un examen environnemental de ce projet en particulier. Si l'on accédait à cette demande, l'examen nous permettrait peut-être d'établir les paramètres nécessaires à l'indemnisation, parce que nous pourrions peut-être poser une hypothèse sur les dommages possibles. Nous pourrions donc répondre à cette question après la tenue d'un examen environnemental.

Comme on n'effectuera pas d'examen environnemental du concept spécifique, le risque est alors tout à fait incroyable, en réalité. Nous pourrions donc faire face à une indemnisation illimitée dans le temps, parce que l'on prend un risque énorme sans en avoir réellement analysé l'ampleur ou les limites.

Aux députés du gouvernement, je dirai que 10 millions de dollars, c'est presque inimaginable. C'est beaucoup d'argent. Cependant, si l'on considère que la pêcheerie du détroit de Northumberland vaut peut-être 100 millions de dollars par année—et il s'agit là d'un chiffre conservateur—et que ce projet pourrait avoir des retombées permanentes sur la pêcheerie, c'est vraiment jeter de l'argent par les fenêtres en ce qui concerne les pêcheurs. Certains pourront dire qu'il est irresponsable de ne pas effectuer d'examen environnemental du concept spécifique du pont.

M. McGuire: Monsieur Ferguson, croyez-vous que le modèle actuel, que vous étudiez depuis quelque temps, est le meilleur possible? Vous avez laissé entendre, dans votre exposé, qu'il comporte peut-être des lacunes. Si le projet de pont va de l'avant, avez-vous des améliorations à y suggérer?

M. Ferguson: Je pourrais proposer des améliorations à deux égards, monsieur McGuire. D'abord, dans le modèle générique, on a recommandé des travées d'une certaine portée. Le modèle prévoit 23 travées, sept d'un côté, sauf erreur, et 16 de l'autre. Les travées ont une portée assez courte, soit 80 mètres environ. Si l'on considère que des banquises qui descendent du nord ont plusieurs milles de longueur et jusqu'à 20 pieds d'épaisseur, celles-ci n'ont, à mon avis, aucune chance de franchir les piles côtières, qui sont tout simplement trop proches l'une de l'autre.

[Texte]

The second thing is we talked to a gentleman who was an expert on ice. He met the fishermen's association. He told us to try to make sure we had the best possible bridge. To this end, he stated that the pillars should be sheathed in a special metal that is used in icebreakers. This would reduce friction, would reduce long-term maintenance, and would increase the lifespan of the bridge. There seems to be no indication this will be done.

In other words, we want the best possible bridge, not a bridge that meets minimum standards. In these two areas, I think there is room for improvement.

The Chairman: For the record and for you, my colleagues, I note the New Brunswick representatives from the Maritime Fishermen's Union have arrived. This is what I propose, with your agreement. We've had questioning by Mr. McGuire for five minutes. I would propose we give five minutes to our colleagues from the Progressive Conservative Party, then hear testimony from the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick, and then return to questioning of either of the two groups. Is that agreeable to you?

Mr. Worthy: Yes, but I would very much like to hear what the maritime union has to say. May I suggest we hold our questions until after they have presented?

The Chairman: If we agree to do that. Mr. McGuire, would you hold your questions?

Mr. McGuire: Fine.

The Chairman: I will give your people another five minutes, and then we will go to 10 minutes of questioning from the Progressive Conservative side. Is that agreed?

Mr. McGuire: Yes.

The Chairman: So we will now hold our questions to our witnesses.

I know your airplane was late. You can't help that. We all know the constraints of travel.

On behalf of the committee, I'd like to welcome, from the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick, Mr. Guy Cormier and Mr. Kirk Munro.

Mr. Kirk Munro (Chair, Clean Ocean Committee, Maritime Fishermen's Union of New Brunswick): I have taken Michael Beliveau's place.

The Chairman: With your permission, colleagues, I propose we hear what they have to say and accept their written brief after the fact, if they have one. Is that agreed? All right.

With that, then, Mr. Cormier, I invite you to give testimony to this committee.

Mr. Guy Cormier (President, Maritime Fishermen's Union of New Brunswick): Thank you very much for the patience and the honour of being here with you today. I apologize. I guess modern technology is not always as prompt as it should be.

It is an honour for us in the Maritime Fishermen's Union to have the opportunity to express our concerns about the fixed link, and more particularly the bridge concept. There is no doubt a tunnel would have left fishermen a lot more at ease, for it would have had practically no effect on the fishery.

[Traduction]

Deuxièmement, nous avons discuté avec un expert sur les glaces, qui est venu rencontrer l'association des pêcheurs. Il nous a recommandé d'essayer d'obtenir le meilleur pont possible. À cette fin, il a déclaré que les piles devraient être gainées d'un métal spécial utilisé dans la construction des brise-glace. Ce gainage réduirait la friction et l'entretien à long terme, et prolongerait aussi la durée utile du pont. Rien ne semble indiquer qu'on le fera.

Autrement dit, nous voulons le meilleur pont possible, et non un pont conforme à des normes minimales. Je crois qu'il est possible d'améliorer ces deux aspects.

Le président: Pour les fins du compte rendu, je signale à mes collègues que les représentants de l'Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick sont arrivés. Voici ce que je propose, avec votre accord. M. McGuire pose des questions depuis cinq minutes. Je propose d'accorder cinq minutes à nos collègues du Parti progressiste-conservateur, d'entendre ensuite le témoignage des représentants de l'Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick, puis de revenir aux questions, que l'on posera à l'un ou l'autre des deux groupes. Êtes-vous d'accord?

M. Worthy: Oui, mais j'aimerais beaucoup entendre les représentants de l'Union des pêcheurs des Maritimes. Puis-je suggérer que nous attendions qu'ils aient témoigné pour continuer de poser nos questions?

Le président: Si nous sommes d'accord. Monsieur McGuire, êtes-vous prêt à poser vos questions plus tard?

M. McGuire: Oui.

Le président: Je vais vous donner cinq minutes encore, puis nous accorderons 10 minutes au Parti progressiste-conservateur pour poser des questions. D'accord?

M. McGuire: Oui.

Le président: Nous allons donc reporter à plus tard les questions que nous avons à poser à nos témoins.

Je sais que votre avion a atterri en retard. On ne peut rien y faire. Nous connaissons tous les contraintes que nous imposent les voyages.

Au nom du comité, je souhaite la bienvenue à MM. Guy Cormier et Kirk Munro, de l'Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick.

M. Kirk Munro (président, Clean Ocean Committee, Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick): Je remplace Michael Beliveau.

Le président: Avec la permission de mes collègues, je propose que nous entendions les témoins et que nous acceptions leur mémoire par la suite, s'ils en ont un. D'accord? Très bien.

Je vous invite donc, monsieur Cormier, à présenter votre témoignage au comité.

M. Guy Cormier (président, Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick): Je vous remercie beaucoup de votre patience et de l'honneur que vous nous faites en nous accueillant aujourd'hui. Je vous prie de m'excuser. Je suppose que la technologie moderne n'est pas toujours aussi rapide qu'elle devrait l'être.

L'Union des pêcheurs des Maritimes est honorée d'avoir l'occasion d'exprimer ses préoccupations au sujet du lien fixe, et plus particulièrement du concept du pont. Les pêcheurs auraient certainement été beaucoup plus à l'aise avec un tunnel, qui n'aurait eu à peu près aucun effet sur la pêche.

[Text]

At present a compensation package is being worked on. But fishermen are still saying they would rather continue with their fishing in the present state, as difficult as it may be, than to face the future of another environmental disturbance we feel will have negative effects on the fishery.

• 1030

Fishermen do not believe the ice experts to be correct in saying the bridge will be holding back the ice for only two days in any given year in the next 100-year timeframe.

That is as far as I went. That's what I wrote, being late, on being a fisherman.

We are very skeptical about the bridge concept. We have seen the past effect of the Canso Causeway. We feel the ecosystem within the Northumberland Strait is too fragile to put a bridge across the strait, more particularly at the bottleneck of the strait. We are placing a bridge at the narrowest part of the strait, where we have seen some years when the ice was jammed at that particular place and we will be decreasing that space by another 6%. I think that is the major concern of fishermen: holding back the ice.

As for what the effects could be, we have a very viable lobster fishery, practically the only worthwhile fishery left in Northumberland Strait. The bridge itself is going to be built at the exact spot where our best scallop beds are producing right now.

I would rather have the questions you would be directing to us. But we are very concerned about the bridge. As I said, if it were a tunnel we would be a lot more at ease. We feel it would be much more environmentally friendly: no ice jams, no problem with the wind or anything. We feel 100 years for a bridge is not a very long life span. What happens after that? Our children's children will see those facts. We are concerned about that.

The Chairman: Thank you, Mr. Cormier. Would your colleague like to address the committee?

Mr. Munro: I could just add that I myself am from Local 4 of the Maritime Fishermen's Union, which is the north shore of Nova Scotia. It is a little farther removed from the bridge itself. But down our way, fishermen are convinced the bridge itself is going to have a negative impact on their fishery. We have been told very categorically the \$10 million fund is for construction-related impacts only and we are going to be on our own with the bridge-related impacts after the fact.

It is going to be next to impossible to prove any negative impact of that bridge. I glanced through the environmental protection plan just on the plane, and one thing that jumped out at me was there was a study where they found an awful lot of tiny starfish. The hypothesis was that this area was perhaps a nursery ground for starfish. It just goes to show you how naïve these things can be, sometimes. I remember in 1989 all of a sudden we were besieged with tiny starfish. We didn't know where they came from. But that's the way it works. The intricate ecosystem down there is not very predictable. Public Works themselves studied 300,000 possible impacts.

We just don't have the confidence in the experts. I would point out that probably if you studied the matter, fishermen are quite often as right as the experts, when viewed with hindsight, after the fact.

[Translation]

On prépare actuellement un ensemble de mesures d'indemnisation, mais les pêcheurs affirment toujours qu'ils préfèrent continuer à pêcher dans le contexte actuel, aussi difficile soit-il, plutôt que de faire face à une autre perturbation de l'environnement, qui aura, selon eux, des répercussions négatives sur la pêche.

Les pêcheurs ne croient pas que les experts sur les glaces ont raison de dire que le pont ne retiendra la glace que pendant deux jours par année au cours des 100 prochaines années.

Je ne suis pas allé plus loin. C'est ce que j'ai écrit, comme j'étais en retard, sur le métier de pêcheur.

Le concept du pont suscite beaucoup de scepticisme chez les pêcheurs. Nous avons déjà vu les effets de la chaussée de Canso. Nous sommes d'avis que l'écosystème du détroit de Northumberland est trop fragile pour qu'on y construise un pont, plus particulièrement au point d'étranglement du détroit. On veut construire un pont au point d'étranglement, qui a déjà provoqué des embâcles, et que l'on veut refermer de 6 p. 100 encore. Je crois que c'est la retenue de la glace qui préoccupe surtout les pêcheurs.

Quant aux effets possibles, nous avons une pêcherie du homard très viable, et c'est pratiquement la seule pêcherie valable qui reste dans le détroit de Northumberland. Le pont sera construit à l'endroit même où nos meilleurs bancs de pétoncles produisent actuellement.

Je préférerais répondre aux questions que vous nous poseriez, mais le pont nous préoccupe énormément. Je répète que nous nous sentirions beaucoup plus à l'aise avec un tunnel, qui serait beaucoup plus écologique, ne causerait pas d'embâcle, ni de problème avec le vent, etc. Une durée utile de 100 ans, ce n'est pas beaucoup pour un pont. Que se passe-t-il ensuite? Nos petits-enfants le sauront, et cela nous préoccupe.

Le président: Merci, monsieur Cormier. Votre collègue veut-il prendre la parole?

M. Munro: J'ajouterai simplement que je représente la section locale 4 de l'Union des pêcheurs des Maritimes, qui regroupe les pêcheurs de la côte nord de la Nouvelle-Écosse. Nous sommes un peu plus loin du pont même. Dans notre secteur, les pêcheurs sont convaincus que le pont aura des retombées négatives sur leur pêche. On nous a affirmé très catégoriquement que le fonds de 10 millions de dollars est réservé aux répercussions de la construction même, et que nous devrons nous débrouiller avec les répercussions liées au pont, une fois la construction terminée.

Les retombées négatives du pont seront à peu près impossibles à prouver. J'ai parcouru rapidement le plan de protection environnementale dans l'avion, et une chose m'a sauté aux yeux: je veux parler d'une étude dont les auteurs ont trouvé une quantité énorme de minuscules étoiles de mer. On a cru que le secteur était peut-être un banc de reproduction des étoiles de mer. Cela démontre simplement la naïveté dont on fait parfois preuve dans de telles études. Je me rappelle qu'en 1989, nous nous sommes retrouvés soudain assiégés par de minuscules étoiles de mer. Nous ne savions pas d'où elles provenaient, mais c'est ainsi que le système fonctionne. L'écosystème complexe du secteur est assez imprévisible. Le ministère des Travaux publics même a étudié 300 000 impacts possibles.

Nous ne faisons tout simplement pas confiance aux experts. Je signale qu'une étude révélerait que les pêcheurs voient très souvent aussi juste que les experts, en rétrospective.

[Texte]

We feel fishermen didn't ask for this bridge. We are getting it anyway. It is being imposed on us. Although probably in our justice system this is impossible, we feel the onus for proving negative impact on the fishery should be placed on the government rather than on fishermen. The government should bear the responsibility for that. We just don't feel the environmental assessment has adequate benchmarks to predict what impacts anything has on that fishery.

The Chairman: Thank you very much. Mr. McGuire, you have the floor.

• 1035

Mr. McGuire: I go back to Mr. Ferguson's answer to my question about the best possible model. He seems to think this bridge is not the best possible model and he's given some suggestions on how to improve that model. I'd like to ask Mr. Watts if over the past eight years of talk and consultation and study the fishermen have been adequately consulted. Have their suggestions been seriously considered and incorporated into the results of the bridge, whether on compensation, whether on ice, whether on impact to marine life? What is your feeling about the fishermen's role in this whole process over the past eight years? Really, you're the people who are out there every year for years and years, probably with your father before you, in the case of Mr. Ferguson. You are the resident experts. Has your expertise been adequately tapped and have your concerns been adequately addressed?

Mr. Watts: Mr. McGuire, I feel the fishermen's advice has not been taken seriously. In fact, maybe their advice has not been listened to at all, although they are the people who have the most experience. They are the specialists in this field. As the gentleman here indicated, fishermen are the people who know the area best.

No, I feel the knowledge of fishermen has not been taken seriously in this matter.

Mr. Ferguson: Mr. Cormier, my old friend over there, and I myself have spent a lot of time in the Northumberland Strait. This is really the first opportunity I've ever had to say anything. I don't know how many times before Guy has spoken. But now, for example in talking to Paul Giannelia, there's a little picture there of waterspouts. They're quite a dangerous thing. He's a nice fellow. He seems to have all the answers. But when I mentioned those, he had never heard of them.

There have been many experts supposedly studying the Northumberland Strait. The most dangerous thing you will meet in the Northumberland Strait is one or two of those waterspouts. They sometimes come in pairs. Why was Mr. Giannelia not informed of these? Things like this bother me a bit, when fishermen could have told him all about them.

Mr. McGuire: I wonder if Rory could indicate if there are any conditions or circumstances whereby the fishermen's association could support this particular bridge concept.

[Traduction]

Les pêcheurs n'ont pas demandé que l'on construise le pont, mais on nous l'impose, de toute façon. C'est peut-être impossible dans notre système judiciaire, mais nous sommes d'avis qu'il faudrait obliger le gouvernement, et non les pêcheurs, à démontrer tout impact négatif sur la pêche. C'est au gouvernement qu'il faudrait imposer cette tâche. Nous ne croyons tout simplement pas que l'évaluation environnementale comporte des repères suffisants qui permettent de prédire quelque impact que ce soit sur la pêche en question.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur McGuire, vous avez la parole.

M. McGuire: Je reviens à la réponse de M. Ferguson au sujet du meilleur modèle possible. Il semble croire que le pont ne constitue pas le meilleur modèle possible, et il nous a proposé quelques améliorations. M. Watts peut-il nous dire si l'on a bien consulté les pêcheurs au cours des huit dernières années de pourparlers, de consultations, et d'études? A-t-on tenu compte sérieusement de leurs suggestions, et les a-t-on incorporées au projet, qu'elles aient porté sur l'indemnisation, la glace, ou les dommages causés à la vie marine? Que pensez-vous du rôle des pêcheurs dans tout ce processus, au cours des huit dernières années? En réalité, ce sont les pêcheurs qui sortent dans le détroit, année après année, et qui ont probablement accompagné leur père aussi, comme l'a fait M. Ferguson. Vous êtes les experts sur place. A-t-on mis dûment à contribution votre expertise, et a-t-on tenu dûment compte de vos préoccupations?

M. Watts: Monsieur McGuire, je crois qu'on n'a pas pris au sérieux les conseils des pêcheurs. En fait, on ne les a peut-être pas écoutés du tout, même si ce sont eux qui ont le plus d'expérience. Ce sont les spécialistes dans ce domaine. Comme l'a dit ce monsieur, ce sont les pêcheurs qui connaissent le mieux le secteur.

Non, je ne crois pas que l'on ait pris au sérieux les connaissances des pêcheurs, en l'occurrence.

M. Ferguson: M. Cormier, mon vieil ami assis là-bas, et moi-même avons passé beaucoup de temps dans le détroit de Northumberland. C'est en réalité la première occasion que j'ai de dire quoi que ce soit. Je ne sais pas combien de fois auparavant Guy a pris la parole. J'ai parlé à Paul Giannelia, par exemple. Voici une petite photo de trombes marines, phénomène très dangereux. Il est bien gentil et semble avoir toutes les réponses. Lorsque je lui ai parlé des trombes marines, toutefois, il n'en avait jamais entendu parler.

Beaucoup d'experts sont supposés avoir étudié le détroit de Northumberland. Le phénomène le plus dangereux que l'on puisse y rencontrer, c'est une ou deux trombes marines de ce genre. Elles se présentent parfois par paires. Pourquoi M. Giannelia n'a-t-il pas été mis au courant? De telles lacunes m'inquiètent un peu, car des pêcheurs auraient pu lui en parler.

M. McGuire: Rory pourrait peut-être nous dire si l'association des pêcheurs pourrait appuyer ce concept du pont en particulier, dans certaines circonstances ou à certaines conditions données.

[Text]

Mr. McLellan: Certainly, sir. We're not opposed to change. If a proper environmental review of the specific design were done, and if the federal government were to put together a compensation package that was acceptable, accessible, then there will always be those who will be opposed, but I think that opposition would be a minority opposition.

Mr. Worthy: Thank you, gentlemen, for being here.

Mr. McLellan, you concluded your remarks by saying it's unfortunate the Maritime Fishermen's Union weren't here and how it said something about their agenda. I didn't understand what you meant by that.

Mr. McLellan: It's a moot point, sir. They are here.

Mr. Worthy: Okay. Mr. Cormier, you were saying something about the scallop beds at the location of the proposed bridge. It's one of the best scallop beds. Could you expand on that? Just what is it that makes it a good bed? How big is it?

• 1040

Mr. G. Cormier: We believe the reason it is there is the strong tides that run there. Our reproducing scallop beds are in the exact vicinity of where the bridge is being built. We feel the dredging that's going to occur and the silt of the piers could have some disastrous effects and could eventually kill the total stock of scallops there. That's one of the major concerns we have because of the bridge being built in that particular spot.

Mr. Worthy: It ties in somewhat. One of your recommendations was that you preferred a tunnel. You felt the tunnel would have less of an impact on the fisheries. Yet when we were hearing evidence from the contractor, he considered tunnels as well as the bridges. They found the construction of the tunnel would imply much more dredging and much more disruption to the ocean bed in that particular location. Combined with the construction would be the vents that would be required, and the fans would increase the noise. I don't know what impact that might or might not have on the fisheries. In fact, in their opinion what would be required to construct that tunnel would contribute more to the pollution and the environmental hazards than a bridge would.

Mr. G. Cormier: A person who wants to build a bridge is certainly going to have the arguments in favour of a bridge. But we don't accept those arguments. Our fishermen still feel a bridge concept would have been much more appropriate. We have even gone to France to see the bridge concept there, a much wider tunnel than what we would have had here. We can't understand why there would be any environmental effects, other than probably a couple of stacks for fumes that would have had to be put in Northumberland Strait. Other than that we don't see any environmental effects at all as far as a tunnel is concerned. There are many tunnel concepts that could be looked at.

In the past somebody opted not to look at the tunnel concept in any favourable way at all. We're confused by why they chose to go that way.

[Translation]

M. McLellan: Certainement, monsieur. Nous ne nous opposons pas au changement. Si l'on effectuait un examen environnemental approprié du concept spécifique, et si le gouvernement fédéral proposait des mesures d'indemnisation acceptables et accessibles, il y aurait quand même toujours de l'opposition, mais elle serait plutôt faible.

M. Worthy: Merci, messieurs, d'être venus témoigner.

Monsieur McLellan, vous avez terminé vos observations en disant qu'il était malheureux que l'Union des pêcheurs des Maritimes brille par son absence, qui était révélatrice de son programme. Je n'ai pas compris ce que vous vouliez dire par là.

M. McLellan: C'était un point de discussion, monsieur. Ses représentants sont ici.

M. Worthy: Très bien. Monsieur Cormier, vous parliez des bancs de pétoncles qui se trouvent à l'endroit où l'on propose de construire le pont. Ce banc de pétoncles est un des meilleurs. Pourriez-vous préciser un peu? Pourquoi est-ce un bon banc de pétoncles? Quelle en est l'étendue?

M. G. Cormier: Nous croyons que la présence du banc est attribuable aux fortes marées du secteur. Nos bancs de reproduction de pétoncles se trouvent à l'endroit même où l'on veut construire le pont. Nous croyons que le dragage et le limon pourraient avoir des effets désastreux et faire disparaître un jour tout le stock de pétoncles. C'est une de nos principales préoccupations, parce que le pont sera construit à cet endroit en particulier.

M. Worthy: Tout est relié, en quelque sorte. Vous avez dit, notamment, que vous préféreriez un tunnel, qui aurait un impact moindre sur la pêche. Dans son témoignage, toutefois, l'entrepreneur a déclaré avoir envisagé des tunnels tout autant que des ponts. Il a constaté que la construction du tunnel nécessiterait beaucoup plus de dragage et perturberait beaucoup plus le lit de l'océan à cet endroit en particulier. Outre la construction, il faudrait des événements, et les soufflantes augmenteraient le bruit. Je ne sais pas quel effet cela pourrait avoir sur les pêcheries. De l'avis de l'entrepreneur, la construction d'un tunnel polluerait davantage et serait plus dangereuse pour l'environnement que celle d'un pont.

M. G. Cormier: Quiconque veut construire un pont défendra certainement cette solution. Nous n'acceptons toutefois pas ces arguments. Nos pêcheurs croient toujours qu'un autre concept aurait convenu beaucoup plus. Nous sommes même allés en France y examiner le concept du pont: je veux parler d'un tunnel beaucoup plus large que celui que nous aurions construit ici. Nous ne comprenons pas pourquoi un tunnel aurait des effets sur l'environnement, sauf, probablement, les quelques cheminées qu'il faudrait construire dans le détroit de Northumberland pour évacuer les vapeurs. Nous ne voyons pas quels autres effets un tunnel pourrait avoir sur l'environnement. Il y a de nombreux concepts de tunnel que l'on pourrait examiner.

Quelqu'un a décidé, dans le passé, de ne pas examiner favorablement le concept du tunnel. Nous ne savons pas trop pourquoi.

[Texte]

I agree. If you look at Prince Edward Island and if you want to attract tourists, you would probably want to see a bridge. I for one, if I had to see something and I was not involved in the fishery, would probably rather see a bridge than a tunnel. But we have to look at the fishery as it is. It is very valuable, and we feel it could be made even more valuable. But if we disrupt its ecology, then there could be negative effects in the future. We are concerned.

Mr. Worthy: For clarification, when you were talking about going to France and you were talking about bridges, were you talking about bridges or tunnels?

Mr. G. Cormier: We've seen the bridge connecting L'Île de Ré in France, and we've seen the Euro-tunnel between France and England. We had long discussions with the company that built the tunnel. It also built the bridge.

We felt more at ease looking at the tunnel concept, as far as fishermen are concerned, than the bridge. Although some say the piers of the bridge will be natural habitats for fish, we are not convinced of that. We feel the over one hundred days of ice we generally have in the Northumberland Strait will hold the ice. If it does hold the ice for a couple of weeks, then it will have disastrous effects on our herring fishery, which is another fishery that comes early in the spring, as soon as the ice goes.

We've seen the effect the Canso Causeway had on our herring fishery. It almost disappeared for a while. Although nobody admits it, in 1955 and 1956 there was a disease in the herring fishery. As fishermen, we feel the Canso Causeway caused that disease in the gulf fishery. Nobody admits that today, but the fishermen do.

Mr. Worthy: What about the scientists at DFO? Obviously they are aware of your concerns on this.

• 1045

Mr. G. Cormier: I hope they are, but I have not heard them express their concerns to date. We hope we will see them here today. I don't know if they will be.

Everybody wants to proceed and to see the future they would like. We're not going to stop the world going around, but we would like for it to go around in the right way and not be disturbed as we see it being disturbed by this bridge concept.

Mr. Worthy: Do you think there's a difference, though, between...? I was interested in your comments on the causeway, because I had heard different versions. Some had said the causeway in fact had not caused an awful lot of environmental problems, especially to the fishery. Yet your evidence is that it has, or at least the fishermen believe it has.

Mr. G. Cormier: You ask fishermen on both sides of the causeway from Canso to within the Northumberland Strait. The Canso fishery has almost disappeared. They have their own problems today. They had a very viable lobster fishery before the Canso Causeway. That has disappeared. Within the Northumberland Strait, our mackerel has gone. The herring fishery was disturbed, although it has become accustomed and it has come back. But we had a lot of difficulty in the herring fishery for many years on account of the Canso Causeway.

[Traduction]

J'admetts que pour attirer des touristes dans l'Île-du-Prince-Édouard, on choisirait probablement le pont. Si je n'étais pas dans l'industrie de la pêche, je préférerais probablement le pont au tunnel. Il faut toutefois examiner la pêche telle qu'elle est. C'est une industrie de grande valeur, et nous sommes d'avis que l'on pourrait en augmenter encore la valeur. Si nous en perturbons l'écologie, cela pourrait avoir des retombées négatives à l'avenir, et c'est ce qui nous préoccupe.

M. Worthy: Pour plus de précision, lorsque vous avez dit être allés en France et que vous avez parlé de ponts, vouliez-vous parler de ponts ou de tunnels?

M. G. Cormier: Nous avons visité le pont de l'Île de Ré, en France, ainsi que l'Euro-tunnel, entre la France et l'Angleterre. Nous avons eu de longues discussions avec l'entrepreneur qui a construit le tunnel. Il a construit le pont aussi.

Comme pêcheurs, nous nous sommes sentis beaucoup plus à l'aise avec le concept du tunnel qu'avec celui du pont. Même si certains affirment que les piles du pont constitueront un habitat naturel pour le poisson, nous n'en sommes pas convaincus. En général, il y a de la glace pendant plus de 100 jours dans le détroit de Northumberland, et nous croyons que le pont retiendra la glace. S'il retient la glace pendant quelques semaines, cela aura des effets désastreux sur la pêche du hareng. Cette pêche se déroule aussi au début du printemps, dès la disparition de la glace.

Nous avons vu l'effet que la chaussée de Canso a eu sur la pêcherie du hareng, qui est presque disparue pendant un certain temps. Même si personne ne veut l'admettre, la pêcherie du hareng a été frappée d'une maladie en 1955 et 1956. Comme pêcheurs, nous croyons que la chaussée de Canso est à l'origine de cette maladie qui a frappé la pêcherie du golfe. Personne ne l'admet aujourd'hui, mais les pêcheurs le savent.

M. Worthy: Et les scientifiques du MPO? Ils sont manifestement au courant de vos préoccupations à ce sujet.

M. G. Cormier: Je l'espère, mais ils sont demeurés muets jusqu'à maintenant. Nous espérons les voir ici aujourd'hui. Je ne sais s'ils viendront.

Chacun veut aller de l'avant et voir l'avenir auquel il aspire. Nous n'empêcherons pas la terre de tourner, mais nous aimerions qu'elle tourne bien et qu'on n'y cause pas de perturbation comme en causera ce pont.

M. Worthy: Croyez-vous qu'il y a une différence, toutefois, entre...? Vos observations sur la chaussée m'ont intéressé, parce que j'avais entendu différentes versions. Certains ont affirmé que la chaussée n'a pas causé beaucoup de problèmes environnementaux, en fait, et spécialement dans la pêcherie. Vous semblez toutefois dire qu'il y en a eu, ou du moins que les pêcheurs sont de cet avis.

M. G. Cormier: Demandez aux pêcheurs des deux côtés de la chaussée, depuis Canso jusqu'à dans le détroit de Northumberland. La pêcherie de Canso a presque disparu. Les pêcheurs de ce secteur ont eux aussi leurs problèmes. Avant la construction de la chaussée de Canso, ils avaient une pêcherie du homard très viable, qui a disparu depuis. Le maquereau est disparu du détroit de Northumberland. La pêcherie du hareng a été perturbée, même si le hareng s'est habitué et est revenu. La chaussée de Canso a toutefois causé beaucoup de problèmes dans la pêcherie du hareng, pendant des années.

[Text]

Mr. Worthy: Do you believe there's a difference, though, between a causeway and a bridge, as designed with the wide spacing between the piers?

Mr. G. Cormier: I would definitely rather see a bridge than a causeway. If I had to choose between two, I would certainly go for the bridge. But if I had the choice among three, we would rather have a tunnel than a bridge.

Mr. Worthy: I don't want to take my time up with why they found the tunnel had more impact. They have to have several stations across the strait so they can get the air down into the tunnels. Those become very large and require a totally different type of construction, a construction that has to take place on site. So the disturbance and the risk to the environment of that, at least according to their evidence. . . you may want to get copies of our minutes and read up on it, because I would be interested in your comments on that.

But back to the scallops, because nobody has mentioned that matter. When I think of the fisheries, it's the fish I'm thinking of, not so much some of the other products. In looking at the sea scallops and their catch over the last 20-odd years, I see huge fluctuations: one up in excess of \$5 million, and in 1985 down to less than \$500,000. When you look at a chart like that, is there a way of determining why the fluctuation; what has caused either the increase in the fishery or the decrease?

Mr. G. Cormier: If you were to ask me if I'm greedy, I would say yes. That's how I would explain our scallop fishery. We've been greedy.

We're learning. The scallop fishery in the Northumberland Strait is still at a learning age. We've put some tremendous pressure on that scallop fishery, and with that we're learning. That's why I say we're in a very early age as far as scallops are concerned. We've been fishing scallops in the Northumberland Strait only since the 1960s, and that's very young. We're still learning about the whole concept of the scallop fishery.

We've done some rounds. We have organizations. We discuss those things. We feel we could manage to bring it back to the state it was in before. But if we build a bridge, that could destroy all expectations we have of rebuilding that stock. I agree it has fluctuated a lot, but we're still convinced it could be managed to be at the upper levels of where it was before.

• 1050

Mr. Worthy: With or without a bridge, then, there is a huge potential to increase this fishery, because I notice here that back in the 1960s and early 1970s there was a significantly bigger fishery for the scallops than there is now. In your opinion that potential is still there, is it?

Mr. G. Cormier: In our opinion, yes. Although we see all kinds of crises in the fishery today, inshore fishermen, who were the first to make their livelihood from it, I think, are very optimistic the fishery can be rebuilt. What's happened all

[Translation]

M. Worthy: Croyez-vous qu'il y a une différence, toutefois, entre une chaussée et un pont, compte tenu de l'intervalle entre les piles?

M. G. Cormier: Je préfère de loin le pont à la chaussée. Si j'avais à choisir entre les deux, je choiserais certainement le pont. Toutefois, si j'avais le choix entre trois solutions, nous préférierions le tunnel au pont.

M. Worthy: Je ne veux pas passer tout le temps qui m'est accordé à essayer de déterminer pourquoi les experts ont jugé que l'impact du tunnel serait plus important. Il faudrait plusieurs stations, dans le détroit, pour pomper de l'air dans les tunnels. Ces stations sont très grosses, et les méthodes de construction sont totalement différentes: la construction doit se faire sur place. C'est pourquoi des perturbations et le risque que représentent de tels travaux pour l'environnement, du moins selon les témoins. . . Vous pourriez vous procurer des copies du compte rendu de nos délibérations et lire les témoignages en question, parce que vos commentaires à ce sujet m'intéressent.

Revenons toutefois aux pétoncles, parce que personne n'en a parlé. Lorsque je pense à la pêche, c'est au poisson que je pense, bien plus qu'aux autres produits. Les statistiques des prises de pétoncles depuis une vingtaine d'années fluctuent énormément: les prises ont déjà dépassé 5 millions de dollars, et sont tombées à moins de 500 000\$ en 1985. Devant ces chiffres, y a-t-il un moyen de déterminer la raison de la fluctuation? Qu'est-ce qui a causé l'augmentation ou la chute?

M. G. Cormier: Si vous me demandez si je suis avide, je vous répondrai que oui. C'est ainsi que j'expliquerais les fluctuations dans la pêcherie du pétoncle. Nous avons été avides.

Nous apprenons. Quant à la pêcherie du pétoncle dans le détroit de Northumberland, nous en sommes encore au stade de l'apprentissage. Nous avons exercé d'énormes pressions sur la pêcherie du pétoncle, et nous apprenons. Voilà pourquoi j'affirme que nous en sommes à nos tout premiers pas en ce qui a trait au pétoncle. Nous ne pêchons le pétoncle dans le détroit de Northumberland que depuis les années 60 seulement, et c'est très récent. Nous en sommes encore au stade de l'apprentissage en ce qui concerne tout le concept de la pêche du pétoncle.

Nous avons fait du chemin. Nous avons des organisations, et nous discutons de telles questions. Nous pourrions ramener la pêcherie à son état antérieur, mais la construction d'un pont, pourrait mettre fin à tous les espoirs que nous avons de rebâtir ce stock. Les fluctuations ont été importantes, c'est vrai, mais nous sommes toujours convaincus que l'on pourrait gérer cette pêcherie pour la ramener au niveau du passé.

M. Worthy: Avec ou sans pont, il existe par conséquent d'énormes possibilités d'augmenter cette pêche, car je remarque ici que, dans les années soixante et au début des années soixante-dix, il y avait beaucoup plus de pétoncles qu'il y en a maintenant. C'est toujours possible, à votre avis?

M. G. Cormier: Oui. Même si la pêche vit actuellement des jours sombres, les pêcheurs de la côte, qui ont été, sauf erreur, les premiers à en faire leur gagne-pain, sont à peu près assurés qu'elle peut reprendre. Il est possible de redresser la situation

[Texte]

around the Atlantic coast can be revived. Fishermen can work together with government, with industry, and we want to do that. But the bridge concept seems to be destroying one of the aspects we have for the future.

Mr. Munro: I was surprised to hear the scallop bed issue hadn't come up, so I would like to bring up the herring school issue. I don't know how detailed that explanation has been. There's been, as far as I know, only one study on herring migration. So its not very specific when you have different year-classes entering the strait every year. They mature every five to eight years. We feel the majority of our schools pass through the area the bridge will be built over, and it's a matter of old wisdom that the herring school will be spooked by a shadow. There's no proof one way or the other, but there's a lot of concern in some fishermen's minds that the fish will turn and the school won't go through that bridge if there's a strong shadow.

Mr. Worthy: I know nothing about herring, but I have heard they are like deer: they're very flighty and can be spooked. But right now a number of ferries are going through, and of course as time goes on the requirement will be for there to be more and bigger ferries. Would they not have an impact on the herring as well?

Mr. Munro: I don't know if they have an impact on the herring or not. The herring move, and what makes them move or a school skirt one way or the other way I don't think anybody knows. But the point is that a bridge is one barrier, whereas a boat. . . Perhaps there are two boats in the strait at the same time, and they cover a pretty small area, when you look at the width of the strait.

Mr. McGuire: I would like to point out I think last week we did address the scallop bed issue. If you want to check the testimony from last week, I think it was Mr. Giannella who referred to a study by scientists that the amount of damage to the scallop bed would be minimal and the amount of dredging that would be required, or the amount of dirt and sledge that would be mixed up there, would be minimal compared with what is being dredged through the strait already. His information, from whatever experts, whether from DFO or whoever he was referring to—I don't recall now—indicated there would be very minimal damage to that particular scallop bed. The span would over the scallop bed. It wouldn't be on top of it or in it.

But I'd like to go back to the comparison between the Canso Causeway and the bridge. I don't really think you can compare the two. One is a causeway that basically blocked off a passage, to a large extent, and this is a bridge, over the waterway. To compare those two would be comparing apples and oranges.

If we had gone ahead with the causeway back in the 1960s, I think we would have had a few problems all right, because we were shutting off or narrowing the passage across the Abegweit Passage, which Mr. Ferguson is very concerned about as far as the ice is concerned. But I think it is unfair to compare the Canso Causeway and what happened there with a bridge, which is basically a number of piers going over a waterway rather than blocking the thing off.

If you want to respond to that, feel free.

[Traduction]

partout sur la côte de l'Atlantique. Les pêcheurs sont très disposés à collaborer avec le gouvernement et l'industrie. Mais le pont vient en quelque sorte jeter un pavé dans la mare de nos projets.

M. Munro: J'ai été étonné de constater qu'on n'a pas parlé du banc de pétoncles. Je voudrais donc soulever la question de la population de hareng. Je ne sais pas à quel point la situation a été expliquée, car il n'y a eu jusqu'à maintenant, à ma connaissance, qu'une seule étude sur la migration du hareng. Les données ne sont donc pas suffisantes, car des harengs de toutes les classes annuelles pénètrent dans le détroit chaque année. Ils viennent à maturité tous les cinq à huit ans. Nous croyons que la plupart des bancs passent par l'endroit où le pont sera construit. La sagesse populaire nous enseigne que le banc de harengs sera effrayé par l'ombre projetée. Personne ne sait ce qui arrivera, mais certains pêcheurs craignent beaucoup que le poisson ne fasse demi-tour et ne passe pas sous le pont, s'il projette beaucoup d'ombre.

M. Worthy: Je ne connais rien au hareng, mais j'ai entendu dire qu'il est comme le cerf: il s'enfuit et s'effraie facilement. Par ailleurs, à l'heure actuelle, un certain nombre de traversiers sillonnent le détroit, et il y en aura de plus en plus, et de plus gros. Ces traversiers n'auront-ils pas, eux aussi, un effet sur le hareng?

M. Munro: Je l'ignore. Le hareng se déplace et personne ne sait à mon avis pourquoi il se déplace dans une direction ou dans l'autre. Il reste toutefois qu'un pont constitue un obstacle, tandis qu'un navire. . . Même s'il peut y avoir deux navires dans le détroit en même temps, ils ne prennent pas beaucoup de place par rapport à la largeur du détroit.

M. McGuire: Sauf erreur, nous avons abordé la question du banc de pétoncles, la semaine dernière. Si vous vous reportez aux témoignages de la semaine dernière, je pense que c'est M. Giannella qui a mentionné une étude scientifique selon laquelle les dommages causés au banc de pétoncles seraient minimes, que le dragage nécessaire et la quantité de boue et de vase qui serait déplacée seraient minimes comparativement à ce qui se passe déjà dans le détroit. D'après les renseignements que M. Giannella possède—qu'ils proviennent du MPO ou d'ailleurs, je ne m'en souviens pas—ce banc particulier de pétoncles subirait très peu de dommages. La travée ne serait pas posée sur le banc ou dans le banc, mais elle passerait par-dessus.

J'aimerais cependant revenir à la comparaison entre la chaussée de Canso et le pont. Je ne crois pas vraiment qu'on puisse comparer les deux. Dans le premier cas, il s'agit d'une jetée—chaussée qui bloque en grande partie le passage. Dans le cas qui nous intéresse, il s'agit d'un pont au-dessus du cours d'eau. Il n'y a pas de comparaison possible.

Si nous avions construit la jetée—chaussée dans les années soixante, nous aurions sûrement éprouvé quelques problèmes parce que nous aurions coupé ou rétréci le Passage de Bougainville, ce qui inquiète beaucoup M. Ferguson, du moins en ce qui concerne la glace. Je ne pense pas toutefois qu'il convienne de comparer la chaussée de Canso et ses conséquences avec un pont, lequel est constitué essentiellement d'un certain nombre de piles posées dans un cours d'eau et qui ne le bloquent pas entièrement.

N'hésitez pas à réagir à mes propos.

[Text]

Mr. G. Cormier: I agree with you that to compare a bridge and a causeway is comparing apples and oranges, but if you had a tunnel and a bridge you would have the same argument.

As far as the scallops are concerned, the bridge is being built and you can ask any fisherman fishing scallops in that region. I am a fisherman who fishes in that region. That bridge is being built over that scallop bed. It takes—

Mr. McGuire: The piers are on the bed.

• 1055

Mr. G. Cormier: Yes, the piers are on the bed. They will be taking 12% of the bottom space. Not all those piers will be on the scallop beds. But where the piers are in the middle, where most of the scallops are concentrated, at each of those piers—and I'll put my fishing licence on the line on this issue—there will be silt on each side of the piers, and that silt will be covering another part of the scallop beds. If too much silt is being brought about, then that silt will kill the small scallops concentrated in that particular area. Any biologist from DFO would concur with us that the major producing scallop bed is in that vicinity. That's where we find the small ones. We catch the larger ones outside, but that's where most of the smaller ones are being reproduced.

Mr. Worthy: Last week the premiers of both provinces were here. The message we were getting loud and clear was we were holding things up because we've been spending so much time making sure the right people had been talked to and we were ensuring the environmental safety, as much as it's possible, as well as ensuring the taxpayers are protected and we end up with a viable operation. Their message was we've studied this thing to death and we should be getting on with it. The message I'm getting from you who represent the fishermen is you would like to have an awful lot more time for discussions.

Mr. McLellan: Atlantic Canada is a region that has long suffered economic problems. It is natural the Premier of Prince Edward Island, whoever he may be, and the Premier of New Brunswick would like to see a mega-project. It is likely they would think of a delay as putting a mega-project in jeopardy. So I would think it would be normal they would come with these kinds of assertions. Representing the fishing industry, we have specific concerns that might get a little lost in that. So we'd like you to think about us as well. We are not the majority of people in Atlantic Canada, but we are a specific group who make our livelihood from this. We'd like you to think about that too.

Mr. Worthy: One more question on scallops. You were saying a large amount of the fishery is right where the bridge is actually going to be built. How big a fishery is it? Is the scallop fishery in just that location, or does it encompass a fair amount of Northumberland Strait?

Mr. G. Cormier: There is one particular stock in the Cape Tormentine area. One other spot is the Pictou-Caribou area. Then off Richibucto there is another scallop bed.

[Translation]

M. G. Cormier: Je conviens avec vous qu'on ne peut comparer un pont et une jetée—chaussée, et l'on pourrait invoquer les mêmes arguments dans le cas d'un tunnel ou d'un pont.

Quant aux pétoncles, le pont est en voie de construction et vous pouvez interroger n'importe quel pêcheur qui pêche des pétoncles dans ce secteur. J'en suis un. Ce pont est construit sur ce banc de pétoncles. Il faut. . .

M. McGuire: Les piles sont sur le banc.

M. G. Cormier: Oui, les piles sont posées sur le banc et elles couvrent 12 p. 100 de la superficie du lit. Elles ne seront pas toutes posées sur les bancs de pétoncles, mais, au milieu, là où la plupart des pétoncles se trouvent—je parie mon permis de pêche à ce sujet—il y aura de chaque côté des piles des dépôts qui couvriront une autre partie des bancs de pétoncles. S'il y a trop de dépôts, les petits pétoncles concentrés à cet endroit mourront. Tous les biologistes du MPO conviennent avec nous que le principal banc producteur de pétoncles se situe à cet endroit. C'est là que se trouvent les petits pétoncles. Nous pêchons les plus gros plus loin, mais c'est là que les plus petits se reproduisent.

M. Worthy: La semaine dernière, les premiers ministres des deux provinces étaient ici. Ils nous ont reproché clairement de retarder les choses parce que nous avons passé beaucoup de temps à consulter les bonnes personnes, à assurer le plus possible la protection de l'environnement, et celle des contribuables, et à veiller à ce que l'opération soit viable. Nous avons amplement fait le tour de la question, ont-ils affirmé, et il est temps de passer à l'action. Or, ce que vous me dites, vous qui représentez les pêcheurs, c'est qu'il faudrait encore beaucoup discuter.

M. McLellan: La région de l'Atlantique éprouve depuis longtemps des problèmes économiques. Il est normal que le premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, quel qu'il soit, et celui du Nouveau-Brunswick souhaitent le lancement d'un mégaprojet. Ils jugent probablement que tout retard risque de le faire avorter. Je comprends donc pourquoi ils viennent ici faire de telles affirmations. Comme nous représentons l'industrie de la pêche, nous nourrissons certaines appréhensions qui ne pèsent peut-être pas lourd. Nous voudrions donc que vous ne nous oubliiez pas. Nous ne représentons pas la majorité de la population dans la région de l'Atlantique, mais nous sommes un petit groupe qui gagnons notre vie comme pêcheurs. Nous vous prions de ne pas l'oublier.

M. Worthy: Pour revenir aux pétoncles, vous disiez qu'une grande partie de la pêcherie se trouve à l'endroit même où le pont doit être construit. Quelle est l'ampleur de la pêcherie de pétoncles? Est-elle limitée à cet endroit seulement ou s'étend-elle aussi dans une bonne partie du détroit de Northumberland?

M. G. Cormier: Il y a un banc dans le secteur du Cap Tourmentin, un autre dans celui de Pictou-Caribou, et un autre au large de Richibucto.

[Texte]

Scallops are not found everywhere within Northumberland Strait. They tend to concentrate at particular spots. It is something we haven't learned enough about yet really to tell you why. Hopefully in the future we will be able to. But we are concerned because the bridge is being built on top of it.

Mr. Worthy: Do the scallop beds tend to be close to the shore, or are they out in the middle of the strait?

Mr. G. Cormier: They are closer to the middle of the strait, in deeper water. They concentrate the most in about 60 feet.

Mr. Worthy: So it tends to be in the area where the piers are going to be 175 metres apart.

Mr. G. Cormier: Where the bigger spans will be placed, yes.

• 1100

The Chairman: I thank the representatives from the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick and the P.E.I. Fishermen's Association. Your testimony will help us a great deal in our deliberations. I too am sorry you weren't here right at the beginning, but we're glad you made it, because it's important to us to hear of your issues. If we have any further questions, I'm sure we'll be in contact with you.

Colleagues, we continue with the hearing of our witnesses. We welcome the Friends of the Island, specifically Dr. Irene Novaczek, a marine biologist; Daniel Schulman, a member of the board; and Betty Howatt, former president of the Friends of the Island.

If we run out of time, I would like you to undertake to answer our questions within 24 hours of receipt of our fax. Could you do that?

Ms Betty Howatt (Former President, Friends of the Island): We will endeavour to do so, sir, unless, as the others stated, it required some research, and depending on airline schedules.

The Chairman: We accept that caveat. With that, please proceed with your testimony.

Ms Howatt: Mr. Chairman, committee members—and I'd like to recognize our friends Senator Macquarrie and Mrs. Macquarrie—we are representing Friends of the Island, a group of people with a membership, contrary to a statement made here last week, that covers people from one end of Prince Edward Island to the other. Again, even in last night's *Globe and Mail* Alan Scales is quoted as saying we are 240 members, academics and fishermen. That leaves me out in the cold entirely. We have over 2,000 signatures on a petition before the courts at present. So our numbers are somewhat greater than 240.

We represent many interests, but the one thing we do not have is a direct financial involvement, such as the fishermen have. We are very cognizant of their concerns. Friends of the Island has, as the first of its objects and purposes, to promote, participate in, and conduct research, study, discussion, and debate respecting the various social, cultural, ecological, economic, historical, and environmental issues related to the planning, construction, use, management, and control of a

[Traduction]

On ne trouve pas de pétoncles partout dans le détroit de Northumberland, mais seulement à certains endroits. Nous n'en savons cependant pas assez pour vous expliquer pourquoi. Nous souhaitons pouvoir le faire plus tard, mais nous nous inquiétons du fait que le pont soit construit sur le banc de pétoncles.

M. Worthy: Les bancs de pétoncles sont-ils en général près de la rive, ou se trouvent-ils plutôt au milieu du détroit?

M. G. Cormier: Ils sont plus près du milieu du détroit, dans les eaux plus profondes, soit à environ 60 pieds.

M. Worthy: C'est donc à l'endroit où les piles seront à 175 mètres l'une de l'autre.

M. G. Cormier: Là où les travées seront les plus longues.

Le président: Je remercie les représentants de l'Union des pêcheurs des Maritimes du Nouveau-Brunswick et de l'Association des pêcheurs de l'Î.-P.-É. Vos commentaires nous aideront beaucoup dans nos délibérations. Je suis également désolé que vous n'ayez pas été ici au début, mais nous sommes heureux que vous ayez réussi à vous rendre, parce qu'il est important pour nous de savoir ce que vous pensez. Si nous désirons vous poser d'autres questions, nous communiquerons sûrement avec vous.

Poursuivons avec nos témoins. Bienvenue aux Friends of the Island, plus particulièrement à M^{me} Irene Novaczek, qui est biologiste de la faune marine, à M. Daniel Schulman, qui est membre du conseil d'administration, et à M^{me} Betty Howatt, ancienne présidente de l'organisme.

Si nous manquons de temps, j'aimerais que vous vous engagiez à répondre à nos questions dans les 24 heures suivant la réception de notre message par télécopieur. Est-ce possible?

Mme Betty Howatt (ancienne présidente des Friends of the Island): Nous nous efforcerons de vous satisfaire, monsieur, sauf si, comme l'ont mentionné les autres, il faut faire des recherches, et à condition que nos horaires d'avion le permettent.

Le président: Soit. À vous la parole, maintenant.

Mme Howatt: Monsieur le président, membres du comité—j'aimerais saluer tout particulièrement nos amis le sénateur Macquarrie et M^{me} Macquarrie—nous représentons l'organisme appelé Friends of the Island, dont les membres, quoi qu'on ait affirmé ici la semaine dernière, sont des personnes de toutes les parties de l'Île-du-Prince-Édouard. Encore une fois, dans le *Globe and Mail* d'hier, Alan Scales aurait déclaré que nous ne comptons que 240 membres, des universitaires et des pêcheurs. Cela me laisse parfaitement indifférente. Nous sommes forts de quelque 2 000 signatures dans une pétition qui est présentement devant les tribunaux. Nous représentons donc un peu plus de 240 personnes.

Nous représentons de nombreux intérêts, mais il est important de signaler que, contrairement aux pêcheurs, nous n'avons pas d'intérêt financier direct. Nous sommes très au fait des appréhensions des pêcheurs. Le premier but des Friends of the Island est de susciter et de mener des recherches, des études, des discussions et des débats, ou d'y participer, au sujet des divers enjeux sociaux, culturels, écologiques, économiques, historiques et environnementaux relatifs à la planification, à la

[Text]

permanent or fixed transportation link from Prince Edward Island to the mainland. Those are lawyer's terms, because we have lawyers who are members of Friends of the Island. We have teachers, fishermen, farmers, artists, writers, anything you can name; preachers, doctors, dentists; even a former premier of the province. So we are not strictly limited to academics and fishermen.

Our objects contrast sharply with the first object and purpose of the group Islanders for a Better Tomorrow. You heard representatives of that group last week. Theirs is to promote a fixed-link crossing between the province of Prince Edward Island and the province of New Brunswick. That is their sole objective. They are not interested, according to their act, in learning anything about the impact. They simply want to have that construction done.

• 1105

So we are here to present our views. I don't know whether she considers herself an academic, but we have a marine biologist, Dr. Novaczek, here, and I would ask her to make her presentation.

Dr. Irene Novaczek (Friends of the Island): My name is Dr. Irene Novaczek. I hold a PhD in marine science. I've lived in Atlantic Canada for most of my life. Over the past 20 years, I have worked in, studied, dived in, and poked many of our Atlantic marine habitats, including several in the southern Gulf of St. Lawrence, during my employment as a research scientist for the Department of Fisheries and Oceans and the National Research Council.

There are many of us in both academic and environmental communities who firmly believe that the proposed bridge to Prince Edward Island is fraught with danger, both to marine and terrestrial environments. Some of these risks, such as the degradation of the Cape Jourimain Wildlife Sanctuary and other valuable wetlands, are quite predictable. Other potential effects, including the interference with movement of water and ice and migratory fish, are the subject of contradictory expert opinion. Many more consequences are essentially unpredictable or unforeseen because we know so very little about the physical and biological complexities of the Northumberland Strait.

At this point, because there has been some talk about the Canso Causeway, I would like to draw my line for you between this bridge proposal and the Canso Causeway.

A causeway is indeed different from a bridge, but our experience with the Canso Causeway is a very direct warning that we should prepare for the unforeseen. When that structure was proposed, even the DFO scientists were confident it would have little negative impact. Immediately following the construction it seemed as if they were right, but in the 20 years following that there have been major losses in both lobster and herring fisheries. There have been losses in the gaspereau fishery in Cape Breton that may also be linked, although we know so little about the system it's very difficult to tell.

[Translation]

construction, à l'utilisation, à la gestion et au contrôle d'un lien fixe entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. Voilà notre mission, exprimée en langage juridique, parce que des avocats sont membres des Friends of the Island. Nous comptons des enseignants, des pêcheurs, des agriculteurs, des artistes, des écrivains, des gens de toutes les classes de la société, des prédicateurs, des médecins, des dentistes, et même un ancien premier ministre de la province. Nous ne sommes donc pas uniquement des universitaires et des pêcheurs.

Notre but diffère profondément du premier but du groupe appelé Islanders for a Better Tomorrow, dont vous avez entendu les représentants la semaine dernière. L'unique objectif de ce groupe est de promouvoir un lien fixe entre la province de l'Île-du-Prince-Édouard et la province du Nouveau-Brunswick. Si l'on se fie aux agissements de ces gens, ils ne s'intéressent absolument pas aux répercussions. Ils veulent simplement que l'ouvrage soit construit.

Ainsi, nous sommes venus présenter notre point de vue. Je ne sais pas si la personne qui m'accompagne se considère comme une universitaire, mais nous avons avec nous une biologiste marine, M^{me} Novaczek, à laquelle je demanderai de faire son exposé.

Mme Irene Novaczek (Friends of the Island): Je m'appelle Irene Novaczek et je suis titulaire d'un doctorat en sciences de la mer. J'ai passé la plus grande partie de ma vie dans la région de l'Atlantique. Ces 20 dernières années, j'ai étudié, creusé et exploré nombre de nos habitats marins, dont plusieurs dans le Sud du golfe Saint-Laurent, dans mes fonctions chercheur scientifique au ministère des Pêches et des Océans et au Conseil national de recherches.

Nombre d'entre nous, dans les milieux universitaires et environnementaux, croient fermement que le pont envisagé pour relier l'Île-du-Prince-Édouard au continent est un projet plein de risques pour les milieux terrestre et marin. Certains de ces risques, par exemple la détérioration du refuge faunique du cap Jourimain et d'autres précieuses terres humides, sont facilement prévisibles. Par contre, d'autres effets potentiels, notamment l'interférence avec le mouvement des eaux et des glaces et la migration du poisson, suscitent des opinions contradictoires, même chez les spécialistes. Toutefois, les conséquences essentiellement imprévisibles ou insoupçonnées sont encore plus nombreuses, car nous n'en savons que peu sur les complexités physiques et biologiques du détroit de Northumberland.

Puisqu'il a été question de la chaussée de Canso, j'aimerais illustrer mon propos à votre intention en traçant un parallèle entre le pont envisagé et la chaussée de Canso.

Cette jetée-chaussée est un ouvrage différent d'un pont, mais l'expérience que nous avons tirée de la chaussée de Canso est un avertissement très direct: nous devons nous préparer à l'imprévu. À l'époque où l'ouvrage a été proposé, même les chercheurs du MPO avaient la certitude que les effets regrettables seraient minimes. Immédiatement après la fin des travaux, ils semblaient avoir eu raison, mais dans les 20 années qui ont suivi, on a observé de lourdes pertes dans les pêcheries de homard et de hareng. Les pertes dans les pêcheries de gaspereau au Cap Breton sont peut-être aussi liées à la construction de cet ouvrage, mais il est très difficile de l'affirmer, car nous en savons vraiment peu sur ce système.

[Texte]

There has also been a change in the number of frost-free days on either side of that causeway. There is interference with water movement in what appeared to be a very minor waterway.

It had large effects, and none of those effects were predicted. It serves as a very clear warning of what we know and what we don't know and what we can afford to take risks with.

I'm sure you've been told by now that this bridge proposal has been extensively studied and Public Works Canada is sure it will be environmentally benign. In particular, as a result of a computer modelling exercise with respect to ice, Public Works Canada is ready to dismiss any possibility of a bridge-induced delay in the spring movement of ice out of the strait. But let me read to you the expert opinion of a number of DFO scientists in a CAFSAC document they released in 1989:

Original ice climate analyses prepared by F.G. Bercha and Associates used numeric modelling techniques which employed a variety of deterministic and probabilistic variables, depending on the availability of reliable data sets. Crucial information on ice distribution, floe velocity and floe thickness was largely extrapolated from limited data files. The physical dynamics described by the equations in the model were somewhat conjectural as well, because no tested and proven model for ice dynamics in a semi-diurnal tidal regime exists.

In other words, in their opinion, the original computer model was based on inadequate data and the assumptions made regarding ice dynamics were not relevant to tidal conditions in the Northumberland Strait.

Since that point, this model has been reworked by a panel of ice experts, but this panel also did not collect any new data. It used its model to hindcast ice conditions in the strait, but they did not hindcast back as far as 1961, which was the most major ice year fishermen in the strait can remember. That was not tested.

• 1110

The assurance of safety that is based on this model is therefore, to my mind, suspect, because a computer model is simply that: it is a model. It cannot be considered reality. No matter how skilled the expert, the best of models has limitations, and these limitations must be kept in mind. Unfortunately, the false assumption that the model is infallible appears to have permeated the Public Works approach to this project and led to a dangerous complacency.

As for the other studies commissioned by Public Works, here is another quote from DFO scientists:

Other background studies also are limited in their predictive ability by weak data bases and in some cases questionable hypotheses and methodologies.

[Traduction]

De plus, le nombre de jours sans gel a changé de part et d'autre de la jetée. Il y a donc interférence avec le mouvement des eaux, dans ce qui semblait être une voie navigable très secondaire.

L'ouvrage a eu des répercussions considérables, mais aucun de ces effets n'avait été prévu. Cela doit servir d'avertissement on ne peut plus clair au sujet de ce que nous savons et de ce que nous ignorons, de même que des aspects sur lesquels nous pouvons nous permettre de prendre des risques.

On vous a certainement déjà dit que ce projet de pont a fait l'objet de vastes études, et que Travaux publics Canada a la certitude que ses effets environnementaux sont bénins. Plus particulièrement, à la suite de simulations du comportement des glaces sur ordinateur, Travaux publics Canada est prêt à écarter toute possibilité de retard de déglacement du détroit, au printemps, qui serait imputable au pont. Pourtant, permettez-moi de vous lire l'opinion autorisée d'un certain nombre de chercheurs du MPO, dans un document du CSCPA publié en 1989:

Les analyses de la climatologie glaciaire initiale, préparées par F.G. Bercha and Associates, reposaient sur des techniques de simulation numérique qui faisaient appel à toute une gamme de variables déterministes et probabilistes, selon l'existence d'ensembles fiables de données. L'information essentielle sur la distribution des glaces, la vitesse des glaces flottantes et l'épaisseur du floe a été en grande partie extrapolée à partir de fichiers de données lacunaires. De plus, les équations retenues pour décrire la dynamique physique étaient plutôt des conjectures, car il n'existe aucun modèle éprouvé et vérifié sur la dynamique des glaces en régime tidal mi-diurne.

En d'autres termes, selon ces chercheurs, le modèle informatisé initial reposait sur des données inappropriées, et les hypothèses posées au sujet de la dynamique des glaces n'étaient pas pertinentes au régime des marées dans le détroit de Northumberland.

Depuis, le modèle a été perfectionné par un groupe de spécialistes des glaces, mais ce groupe n'a recueilli aucune donnée nouvelle. Il a utilisé son modèle pour prévoir a posteriori l'état des glaces dans le détroit, mais n'a pas poussé ses prévisions jusqu'à la saison des glaces de 1961, la plus rude dont les pêcheurs du détroit se souviennent. Cet aspect n'a pas été étudié.

La garantie de sécurité qui repose sur ce modèle me semble donc douteuse, car une simulation sur ordinateur n'est guère plus qu'une simulation. Personne n'y verra la réalité. Quelle que soit la compétence du spécialiste, la meilleure des simulations a ses limites, qu'il faut se garder d'oublier. Il semble malheureusement que l'hypothèse, erronée, selon laquelle le modèle soit infallible ait orienté l'approche des Travaux publics dans ce projet et entraîné une dangereuse complaisance.

En ce qui a trait aux autres études commandées par Travaux publics Canada, voici une autre citation des chercheurs du MPO et:

Les autres études de base sont également limitées, sur le plan prévisionnel, en raison de bases de données lacunaires et, dans certains cas, d'hypothèse et de méthodes douteuses.

[Text]

Further on they say:

All background studies considering the bridge option are additionally limited in their generality by the structural design criteria they assume. Thus, their conclusions must be challenged and reviewed once a final design is on the table.

I hope it is as clear to you as it is to me that in spite of spending a great deal of taxpayers' money, the proponents still have no detailed appreciation for the environment in which this bridge is to be built, nor can they predict the environmental effects with any assurance.

Potential negative effects go far beyond the immediate destruction of life forms, such as the commercial scallop bed that lies in the path of the construction. It is the major bed. The bridge goes exactly through the middle of it and it extends to some kilometres on each side.

The bridge could cause increases in current strength and higher tides resulting in increased coastal erosion and sedimentation of valued habitats. That is also an opinion of DFO scientists in this document.

Any interference with the movement of ice will result in increased scouring of the bottom and lead to a loss of herring spawning grounds. The ice behind the bridge could be thicker than usual allowing less light to penetrate to the plant life which feeds all the fish and other creatures. The water temperatures could stay low for a longer time. This could result in reduced growth rates and later spawning in lobsters and herring, altered growth and reproduction of plant life, which is very sensitive to both the amount of light and the apparent day length, and even to lower air temperatures such as happened around the Canso Causeway.

If the larger ice pans are broken as they are pushed to and fro under the midsection of the bridge by the tide, they may no longer be large enough to serve as whelping grounds for grey seal populations to the east.

Changes in patterns of water and ice movement induced by the bridge may well have long-term and complex effects that will be felt throughout the southern Gulf fisheries. We do not at this point even have adequate data on present conditions that would allow us to distinguish future changes from natural variations.

With marine construction scheduled to start in 1994, there is no time to gather adequate baseline data. I am a member of the expert advisory panel that is attempting to assist SCI in putting together environmental monitoring studies. I spent the last weekend working with other scientists trying to do this. How in the heck, given our ignorance of present conditions and the way in which these biological and physical features interact, can we possibly design or even erect testable hypotheses that will allow monitoring of the environmental effects of this structure? It was extremely difficult to come up with anything.

[Translation]

Plus loin, on lit:

Toutes les études de base où l'on tient compte du pont comme solution sont de plus limitées dans leur généralité par les critères de conception architecturale sur lesquels elles reposent. Ainsi, leurs conclusions doivent être mises en doute et revues lorsque le concept définitif sera déposé.

Il est aussi clair pour vous que pour moi que, même s'ils dépensent l'argent des contribuables, un montant énorme, les promoteurs n'ont pas encore brossé de tableau détaillé de l'environnement dans lequel le pont doit être construit. Ils ne peuvent pas plus prévoir avec quelque assurance ses effets environnementaux.

Les effets négatifs possibles vont bien au-delà de la destruction immédiate des formes de vie, par exemple le banc commercial de pétoncles qui se trouve sur le tracé de l'ouvrage. C'est le principal banc de pétoncles. Le tracé du pont passe exactement au milieu du banc, qui s'étend sur quelques kilomètres de part et d'autre.

Le pont pourrait augmenter la force du courant et du niveau des marées, et accélérer ainsi l'érosion côtière et l'ensablement d'habitats précieux. C'est aussi l'opinion formulée par les chercheurs du MPO dans le présent document.

Toute interférence avec le mouvement des glaces entraînera une abrasion accrue du fond marin et provoquera la destruction des territoires de frai du hareng. Il est possible que la glace, derrière le pont, soit plus épaisse que d'habitude et laisse ainsi passer moins de lumière vers les plantes qui servent de nourriture aux poissons et aux autres créatures. Et si les températures aquatiques demeurent basses plus longtemps, cela pourra entraîner une diminution du rythme de croissance et un retard du frai du homard et du hareng, de même qu'un changement dans la croissance et la reproduction des plantes, qui sont très sensibles à la quantité de lumière reçue et à la durée du jour apparent; on pourrait même constater une baisse des températures atmosphériques, comme cela s'est produit aux environs de la chaussée de Canso.

Si les grandes plaques de glace sont fracassées par la marée en passant sous la partie centrale du pont, il est possible qu'elles deviennent trop petites pour servir d'aires de mise bas aux populations de phoques gris de l'Est.

Les changements des profils de mouvement des eaux et des glaces imputables au pont pourraient avoir, à longue échéance, des effets complexes qui se feront sentir dans l'ensemble des pêcheries du sud du Golfe. Pour le moment, nous ne disposons même pas, sur les conditions actuelles, de données adéquates qui nous permettraient de faire la distinction entre les changements futurs et les variations naturelles.

Puisque le chantier maritime doit commencer en 1994, il ne reste plus assez de temps pour réunir des données de base adéquates. Je suis membre du comité consultatif de spécialistes qui essaient d'aider SCI à réunir les éléments des études de surveillance environnementale. En fin de semaine dernière, c'est ce que j'essayais de faire, avec d'autres chercheurs. Comment est-il possible, puisque nous ignorons même la situation actuelle et l'interaction de ces caractéristiques physiques et biologiques, comment est-il possible, dis-je, de concevoir ou même d'élaborer des hypothèses vérifiables qui permettront de surveiller les effets environnementaux de l'ouvrage? Il était extrêmement difficile de parvenir à quoi que ce soit.

[Texte]

We were faced with the fact that most of the monitoring we could do would possibly never serve to protect the interests of fishermen in the event of compensation claims, and it might well sink them. Because we have so little time to collect baseline data, if we start this year, which is a heavy ice year, and next year is a very light ice year, we will have sampled the two ends of the natural variation spectrum. If that is all the data we have, with no idea of where the average really is, the fishermen won't have a leg to stand on if that average moves incrementally in a direction which affects their livelihoods. They will never be able to prove that to anyone.

[Traduction]

Nous devons nous rendre à l'évidence: en grande partie, la surveillance que nous pouvons faire ne pourrait jamais servir à protéger les intérêts des pêcheurs, en cas de demande d'indemnisation, et pourrait même jouer contre eux. Puisqu'il nous reste si peu de temps pour recueillir des données de base, si nous commençons cette année, soit une année de fort englacement, et que nous continuons l'an prochain, où la glace sera très mince, nous aurons fait l'échantillonnage des deux extrêmes du spectre des variations naturelles. Si c'est là tout ce dont nous disposons, et que nous ignorons où se situe la vraie moyenne, les pêcheurs n'auront rien sur quoi se reposer, si cette moyenne se déplace progressivement dans un sens qui affecte leur gagne-pain. Ils ne pourront rien prouver à qui que ce soit.

• 1115

This project is a huge gamble and I think the stakes are very high, especially for fishermen and of course for ferry workers, coastal communities and Canadian taxpayers who will be carrying many of the compensation costs. It's a big gamble for P.E.I and its economy. One of the main thrusts in this appears to reduce the monetary package in terms of a ferry subsidy which now goes to the island on an annual basis.

Ce projet est un pari énorme; les enjeux sont extrêmement élevés, particulièrement pour les pêcheurs et, bien sûr, les traversiers, les collectivités côtières et les contribuables canadiens, qui devront assumer une grande partie des frais d'indemnisation. C'est un pari énorme pour l'Î.-P.-É. et son économie. L'un des grands objectifs de tout cela semble être de réduire l'enveloppe financière, c'est-à-dire les subventions actuellement consenties chaque année pour les traversiers.

I think that ferry subsidy is extremely important to our local economy. Between now and 35 years down the line we're looking at \$42 million of which a very small portion will actually be in the economy. Most of it will go to the U.S. and France and after that, nothing. We will have lost all those valuable long-term ferry workers' jobs. We will have put at risk one of the few bright lights in the east coast fishery, and why? So the federal government can leave Prince Edward Island's economy to twist.

Je crois que la subvention aux traversiers est extrêmement importante pour notre économie locale. En 35 ans à partir de maintenant, ces subventions auront atteint 42 millions de dollars, dont en fait une très faible proportion sera injectée dans l'économie. En grande partie, cet argent va aux États-Unis et à la France, et puis, plus rien! Nous aurons perdu tous ces précieux emplois à long terme dans les traversiers. Nous aurons mis en péril l'un des rares fleurons des pêcheries de la côte est, et pourquoi? Pour que le gouvernement fédéral puisse laisser à elle-même l'économie de l'Î.-P.-É.

The current bridge design should, at the least, be subject to critical assessment by an EARP panel. To gain some margin of safety, all activity should stop while the Department of Fisheries and Oceans conducts credible, long-term baseline studies. Once we have more of the essential information that is needed, the concept of the fixed link should then go back to a panel that has a mandate to consider all alternatives for improved transportation and not just the high-risk bridge option.

Le projet actuel de pont devrait pour le moins faire l'objet d'une évaluation critique d'une commission du PEEF. Pour établir une certaine marge de sécurité, toute activité doit cesser, tandis que le ministère des Pêches et des Océans effectue des études de base à long terme, et crédibles. Dès que nous disposerons d'un peu plus d'éléments d'information essentiels, il faudrait présenter à nouveau le concept du lien fixe à une commission ayant mandat d'étudier toutes les solutions envisageables pour l'amélioration du transport et non simplement le projet de pont, qui n'est pas sans risques graves.

At this point I would like to again talk about the tunnel. The tunnel that Paul Giannelia costed was a very large roadway tunnel. This is not what most engineering experts would suggest is appropriate for the Northumberland Strait. The option of a very small rail tunnel where cars would go onto a flat car and be transported back and forth, an intermittent service but much quicker than the current ferry, has never been properly assessed. That type of tunnel would not require the large stacks up through the Northumberland Strait that a road tunnel would. So there are certainly tunnel options which are much more environmentally benign and much less risky than a bridge, which have not been properly looked at yet.

Permettez-moi de revenir à la question du tunnel. Le tunnel dont Paul Giannelia a brossé un tableau des coûts était un grand tunnel routier. Ce n'est pas ce que la plupart des spécialistes en ingénierie estimerait approprié pour le détroit de Northumberland. Par contre, on n'a jamais évalué à fond la possibilité d'un modeste tunnel ferroviaire, où les voitures pourraient être transportées sur un train de wagons plates-formes offrant un service intermittent, mais beaucoup plus rapide que le traversier actuel. Ce type de tunnel n'exigerait pas, contrairement à un tunnel routier, l'aménagement d'énormes galeries traversant le détroit de Northumberland. Ainsi, certaines options de tunnel beaucoup moins nocives sur le plan environnemental et beaucoup moins risquées qu'un pont n'ont pas encore été vraiment analysées.

[Text]

Certainly Atlantic Canada is in need of economic activity, but we've already suffered enough from inappropriate, poorly thought out megaproject style development and that is not the way of the future. We certainly don't need a bridge that puts at risk one of the few remaining bright lights on the east coast, which is the fishery of the Northumberland Strait.

The Chairman: Last week I believe a statement was made here to the effect that if a bridge were in place at the present time, the situation regarding potato prices in Prince Edward Island would be much better. That was a politician's statement. As a farmer, I'm here to tell you that the only way I can see a positive impact on the price of potatoes would be if the bridge piers were made from potatoes instead of cement.

Now that statement is almost as sensible as the first one. It ranks in the category with the statement made by Mr. Giannelia in Summerside to the effect that the bridge would be open 24 hours a day, 365 days a year. Now anyone who lived through this past weekend on the east coast or in Montreal or Ottawa would realize there has been a lot of hyperbole in this affair. What we really need is some truthful information.

We hope that Daniel will make some statements that aren't as wild as those few I made.

• 1120

Mr. Daniel Schulman (Friends of the Island): I'd like to start with a simple and obvious point. There are five ways I can think of to provide transportation across the Northumberland Strait: the existing ferry service, an improved ferry service, a road tunnel, a rail tunnel, and a bridge. So given the opportunity to change things, how would a reasonable person decide what to do? Well if your uncle was in the bridge-building business maybe your choice would be made for you, and indeed it already has, it seems. But I'd like to share a dream with you. It's not radical, extremist or irrational; it's very logical.

Imagine taking the time to consider all of the five options with equal intensity. Imagine weighing the pros and cons for each option and then making a balanced and informed choice. It sounds quite simple, but it's only a dream. It's most definitely not what Public Works Canada has undertaken in this exercise.

I don't want to haggle over any technical points in this particular brief. I want to talk about the process. The environmental assessment process is supposed to be all about making the best choices that optimize human and environmental health.

For me, as an active environmentalist who has spent thousands of volunteer hours over the years working toward a more constructive relationship between humanity and nature, the link debate at this point is all about political manipulation. In the end, it's really about the breakdown of democracy.

Let's look a bit at the process. In the history of a megaproject such as the fixed link, there are three distinct points in time when a full environmental assessment could be called. Let's call these three points, A, B, and C. It's very important to be clear on the distinction between these three decision points.

[Translation]

La région de l'Atlantique a besoin de stimulants économiques, mais nous avons déjà suffisamment souffert des initiatives de développement de type mégaprojet inappropriées et irréfléchies; ce n'est pas ainsi qu'il faut voir l'avenir. Nous n'avons pas besoin d'un pont qui mettrait en danger l'un des rares fleurons qui restent sur la côte est, c'est-à-dire les pêcheries du détroit de Northumberland.

Le président: La semaine dernière, je crois, quelqu'un a affirmé devant le comité que si le pont existait actuellement, la situation serait bien meilleure, en ce qui a trait aux prix de la pomme de terre à l'Île-du-Prince-Édouard. C'était une déclaration de personnalité politique. En tant qu'agriculteur, je puis vous dire que le seul moyen d'obtenir un effet favorable sur les prix de la pomme de terre, serait que les piles du pont soient faites de pommes de terre et non de béton.

Voilà une déclaration presque aussi sensée que la première. Elle entre dans la même catégorie que le témoignage de M. Giannelia, à Summerside, qui disait que le pont serait ouvert en permanence, à toute heure, tous les jours de l'année. Quiconque a passé la dernière fin de semaine sur la côte est ou à Montréal ou Ottawa serait à même de constater qu'on a beaucoup exagéré. Ce dont nous avons vraiment besoin, c'est de renseignements fidèles à la réalité.

Il faut espérer que, dans son témoignage, Daniel exagérera un peu moins que moi.

M. Daniel Schulman (Friends of the Island): Je commencerai mon intervention en exposant un raisonnement à la fois simple et évident. Selon moi, il existe cinq possibilités d'offrir un service de transport traversant le détroit de Northumberland: le service actuel de traversiers, un service amélioré de traversiers, un tunnel routier, un tunnel ferroviaire et un pont. Ainsi, si on lui donnait la possibilité de changer les choses, que déciderait une personne raisonnable? Si votre oncle était constructeur de ponts, par exemple, on aurait pris la décision à votre place, et il semble que c'est ce qui s'est produit. Mais j'aimerais partager avec vous un rêve. Il n'est ni radical, ni extrémiste, non plus qu'irrationnel, mais très logique.

Supposons que nous prenions le temps d'envisager les cinq options avec la même intensité, que nous faisons la part des avantages et des inconvénients de chaque option, pour ensuite faire un choix pondéré et informé. Cela semble assez simple, mais ce n'est qu'une illusion. Ce n'est certainement pas ainsi qu'a procédé Travaux publics Canada.

Je voudrais, non pas argumenter sur quelques détails techniques de ce mémoire, mais simplement me soucier du processus. Le processus d'évaluation environnementale consiste normalement à faire les meilleurs choix pour la santé des citoyens et l'environnement.

À mon sens, en tant qu'environnementaliste engagé, qui a consacré, au fil des ans, des centaines d'heures de bénévolat à oeuvrer à l'avènement de rapports plus constructifs entre les hommes et la nature, le débat essentiel actuellement touche simplement les manipulations politiques. En définitive, il s'agit vraiment de l'écroulement de la démocratie.

Attardons-nous un instant au processus. Dans l'historique d'un mégaprojet comme le lien fixe, on peut exiger une évaluation environnementale complète à trois points distincts dans le temps. Appelons ces points A, B et C. Il est très important de bien distinguer ces trois points de décision.

[Texte]

Point A would be very early on when big questions can be asked, like why are we doing this, what are all of the alternatives for achieving this goal, what is the best alternative. In this case, assessment at point A would have entertained all of the five options I described for transportation between P.E.I. and the mainland with equal objectivity. The Friends of the Island do believe that had such an analysis been undertaken a bridge would have emerged as the worst possible option.

Point B would be well enough into the process that one of the alternatives would have been generically selected with no specific details yet established. Assessment at this stage would ensure that the project design minimized environmental impact and maximized environmental enhancement.

Finally, point C would be at the stage where a specific project design would have been on the table. At this point the technical details of the project, including specific design parameters and environmental monitoring plans would have been scrutinized by the process.

In short, point A has to do with things like choice and vision, point B has to do with anticipating major problems, and point C has to do with making sure the engineers have done their homework. If a project is not subjected to assessment at point A, we as a society lose everything. We lose perspective, we lose vision, and we lose the opportunity to make sound choices.

We talk an awful lot about sustainable development in this country but only when we mature enough to subject both our major projects and our policies to early stage environmental assessment, point A, will we be able to sincerely implement sustainable development. This is why environmentalists will continue to harp on this point endlessly until governments take it to heart.

Not everyone loses from bypassing assessment at stage A. The real special interests do gain. Too often vested interests strait-jacket our society into only one option, in this case a bridge. In other cases it is things like nuclear power or a style of forestry that involves clear-cutting and replanting. Those are choices we've been strait-jacketed into. In those cases, environmental assessment then becomes more of a tool for making environmentally destructive projects a little more bearable and less of a tool for choosing the best option.

• 1125

It's our belief, first of all, that of the three possible times to enlist the environmental assessment process, the middle option, point B, when it is too late to consider all alternatives but too soon to scrutinize specific technical details is the worst possible time for assessment. It was this time that was chosen for assessment of the proposed bridge. This timing maximizes vagueness and manipulation and minimizes accountability.

Indeed, in this case it has done exactly that. It has ensured that in the early stages there was no open and independent attempt to answer the question, what is the best option for the people and the ecosystem of the Northumberland Strait?

[Traduction]

Le point A se situerait très tôt dans le processus, au moment où il est possible de poser les grandes questions, par exemple pourquoi faisons-nous cela?... quelles sont les diverses possibilités d'atteindre l'objectif?... quelle est la meilleure solution? Dans ce cas, l'évaluation au point A aurait pris en compte avec la même objectivité l'ensemble des cinq options dont je parlais il y a un instant. Les Friends of the Island croient que si pareille analyse avait été menée, le pont se serait classé comme l'option la plus désastreuse.

Le point B se situerait suffisamment loin dans le processus: l'une des solutions aurait été retenue, sur le plan général, sans que les détails particuliers n'aient encore été fixés. À ce stade, l'évaluation viserait à garantir, dans la conception du projet, la plus grande atténuation possible des répercussions environnementales et la maximisation des retombées bénéfiques à l'environnement.

Enfin, le point C se situerait au stade l'où on aurait déjà déposé le concept d'un projet spécifique. À ce stade, on aurait, dans le processus, examiné soigneusement les détails techniques du projet, notamment les paramètres conceptuels spécifiques et les plans de surveillance de l'environnement.

En bref, le point A se résume ainsi: «choix et vision»; au point B, il s'agit de prévoir les grands problèmes, et au point C, de vérifier si les ingénieurs ont bien fait leur travail. Lorsqu'un projet n'est pas présenté à l'évaluation au point A, nous, en tant que société, perdons tout. Nous perdons la perspective, la vision, et l'occasion de faire des choix avisés.

Nous parlons beaucoup de développement durable, mais ce n'est que lorsque nous aurons acquis la maturité voulue pour soumettre nos grands projets et nos politiques assez tôt à l'évaluation environnementale au point A que nous pourrions en parler et le faire avec sincérité. Voilà pourquoi les environnementalistes continueront sans cesse à répéter cette rengaine aux gouvernements, jusqu'à ce que le message passe.

Pourtant, passer outre à l'évaluation au stade A ne fait pas que des perdants. Les vrais gagnants sont ceux qui ont des intérêts spéciaux. Trop souvent, les «grands féodaux» enferment notre société dans le carcan de la solution unique, du non-choix, par exemple un pont, dans le cas présent. Dans d'autres situations, ce sont des thèmes comme l'énergie nucléaire, ou un type de foresterie qui suppose la coupe à blanc et le reboisement. Ce sont là des choix qu'on nous a imposés. En pareils cas, les évaluations environnementales sont donc plus un outil visant à rendre les projets nocifs à l'environnement plus tolérables qu'un instrument permettant de faire le meilleur choix possible.

En premier lieu, nous croyons que des trois moments où il est possible de mettre en branle le processus d'évaluation environnementale, l'option intermédiaire, ou point B, c'est-à-dire lorsqu'il est trop tard pour examiner toutes les solutions de rechange mais trop tôt pour scruter à la loupe certains détails techniques, est la pire. Ce moment qu'on a choisi pour évaluer le pont proposé maximise l'imprécision et la manipulation tout en réduisant au minimum la responsabilité.

C'est d'ailleurs exactement ce qui se passe ici. On a veillé à ce qu'il n'y ait, dans les premières étapes, aucune tentative ouverte et indépendante de chercher à savoir quelle était la meilleure option pour les habitants et l'écosystème du détroit de Northumberland.

[Text]

Instead, the outdated forces of political and corporate influence secretly answered that question for us. Only after this point was the process begrudgingly opened up to a credible assessment in isolation from corporate and political influence. By then the choices were limited. Even after this formal, credible assessment was undertaken and concluded with a rejection of the idea of a bridge in August of 1990, the process was quickly wrestled back to the privacy of back-room influence.

The input of fishery expertise illustrates this point all too well. There are only two groups with high credibility to discuss fishery impacts. They are the fishermen, who we heard from earlier and DFO scientists. Neither has been able to fairly and openly participate in any of the process since August 1990.

This is despite the fact that both groups expressed grave concern about the project to the FEARO panel and provided input which significantly contributed to the FEARO rejection. We have copies of their input to that FEARO panel here. It's fascinating reading.

This very fundamental aspect of the official environmental assessment process has been forgotten during the past two years of debate over the proposed bridge. A properly run environmental assessment process is carefully designed to be outside of political and corporate influence. Through the Federal Environmental Assessment and Review Office, Canadians currently spend millions of dollars each year on such a credible process. The public faith in that process is teetering. This very case could tip the balance.

Since August of 1990, there has been much fixed-link-related bureaucratic activity. It has all been undertaken in the name of environmental process. We've heard about and heard from the ice committee appointed by Public Works Canada; the environmental committee comprised of representatives of various governments; and most recently the public information sessions, often mislabelled public hearings and public reviews offered by Strait Crossing Incorporated.

Many people have been deceived into thinking all these stages were somehow part of an environmental assessment process. Nothing could be further from the truth. The fact of the matter is, nothing since August 1990 can qualify as environmental assessment or review.

The orientation of all activity since August 1990 has been entirely directed by Public Works Canada, senior bureaucratic levels in the various governments and the corporate interests involved. All questions posed and all answers obtained since August 1990 have been directly subject to corporate and political influence.

This style of decision making is very outdated. In fact, Atlantic Canada is currently living through the painful consequences of this old style of decision making. The collapse of the east coast fishery was born out of a decision-making process that was directed by these forces. Many inshore fishermen are now making this point loud and clear.

[Translation]

Ce sont plutôt les forces désuètes du milieu de la politique et des affaires qui ont répondu à cette question pour nous. Ce n'est qu'après ce moment qu'on a daigné, à contre-cœur, autoriser une évaluation crédible, du processus, bien à l'écart des forces que je viens de mentionner. Dès lors, les choix étaient restreints. Même après avoir refusé l'idée d'un pont au terme de cette évaluation officielle et crédible en août 1990, on a rapidement relégué le projet dans le secret des antichambres.

La participation des spécialistes des pêches n'illustre que trop bien ce point. Deux groupes seulement ont une crédibilité suffisamment élevée pour discuter des répercussions sur les pêches. Il y a d'abord les pêcheurs, que nous avons entendus précédemment, et les scientifiques du MPO. Ni l'un ni l'autre de ces deux groupes n'a été en mesure de participer de façon équitable et ouverte à quelque activité depuis août 1990.

Et cela, malgré que les deux groupes aient exprimé au BFEEE de sérieuses inquiétudes au sujet du projet et fourni des observations qui ont largement contribué à la décision négative du BFEEE. Nous avons en mains les observations qu'ils ont présentées au BFEEE, et leur lecture est fascinante.

Au cours des deux dernières années de débat sur le pont proposé, on a oublié cet aspect on ne peut plus fondamental du processus officiel d'évaluation environnementale. Lorsqu'il est bien appliqué, le processus échappe à toute influence du milieu de la politique et des affaires. En ce moment, les Canadiens consacrent des millions de dollars chaque année à un tel processus crédible, par le biais du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales. Or, la croyance du public dans ce processus s'érode, et le projet du détroit pourrait être un facteur déterminant.

On observe, depuis août 1990, entreprise intégralement au nom du processus d'évaluation environnementale, une activité bureaucratique fort intense au sujet de ce lien fixe. Nous sommes au courant des travaux du comité d'experts sur les glaces nommé par Travaux publics Canada et des observations qu'il a formulées; nous avons entendu le comité environnemental formé de représentants des diverses administrations publiques; plus récemment, Strait Crossing Incorporated a présenté des séances d'information publique, souvent appelées à tort audiences publiques et examens publics.

Beaucoup de gens ont été amenés faussement à croire que toutes ces étapes faisaient en quelque sorte partie d'un processus d'évaluation environnementale, mais rien ne pourrait être moins vrai. En fait, depuis août 1990, il n'y a rien eu qui pourrait se rapprocher d'une évaluation environnementale.

Depuis août 1990, toutes les activités entreprises ont été entièrement orientées par Travaux publics Canada, les hauts fonctionnaires des divers gouvernements et les représentants intéressés du monde des affaires. Toutes les questions posées et les réponses obtenues depuis août 1990 ont été directement entachées de l'influence du milieu de la politique et des affaires.

Ce style de prise de décisions est très ancien. En fait, la région de l'Atlantique en subit actuellement les conséquences douloureuses. L'effondrement des pêches de la côte est le fruit d'un processus décisionnel commandé par les forces du milieu de la politique et des affaires. Bon nombre de ces pêcheurs commencent actuellement à faire valoir ce point avec vigueur.

[Texte]

The environmental assessment revolution was supposed to move us into a new and fresh era of decision making. Everyone knows that public faith in the political process is in crisis. This crisis is rooted in precisely the decision-making style that has characterized the fixed-link process. It is precisely this style of decision-making that environmentalists have been struggling to put in place for decades, which will move us away from our current political crisis.

• 1130

Finally, I'd like to conclude by suggesting there are two things the Government of Canada could now do to salvage this environmental assessment fiasco, and it's nothing less than that. Ideally, the entire question of transportation across the Northumberland Strait should be referred to a full environmental assessment, with the mandate to review all of the alternatives. I know some would see this as a step backwards, but given that we will live with the consequences of this decision for 50 to 100 years and maybe more, the extra scrutiny seems worthwhile.

As a lesser though still necessary path, the Government of Canada should subject the specific project design of Strait Crossing Incorporated to a full and independent environmental assessment. Only such a process would truly identify if the concerns raised by the original FEARO panel in its rejection have been adequately addressed.

At issue here is the very process of environmental assessment. Is it merely an add-on formality with at best, the ability to inadequately identify mitigation measures for destructive projects? Is it a process with no real way to halt bad ideas or explore meaningful alternatives? Is it just an expensive side show, or is it a tool to point us, our children, and our grandchildren in the best direction possible?

For the thousands of environmentalists across Canada, the case of the Northumberland Strait Crossing will answer these questions.

Ms Howatt: I'm going to speak particularly to concerns in the farming industry.

The Chairman: May I interject for just one moment? Of course we're going to hear your testimony.

I would point out to you, with all respect, that we have approximately nine minutes. If our members of Parliament do not have time to question you, then the undertaking that our written questions would be answered by you will probably come into effect. I only mention that so we all know what's going on.

Ms Howatt: Thank you. Then I'll cut it very short and ask Daniel to show you my girlie picture.

The Chairman: A girlie picture.

Ms Howatt: Yes. You have a copy of it before you, a smaller version.

In 1991 the Department of Tourism and Agriculture—everything is interconnected in this province of ours—did a major campaign using that picture in various sizes in publications all across North America and even as far as Japan.

[Traduction]

La révolution du processus d'évaluation environnementale devait nous conduire à une nouvelle ère de prise de décisions. Tout le monde sait que la confiance du public dans le processus politique est très ébranlée à cause précisément du style de prise de décisions qui a caractérisé tout le processus entourant le lien fixe. C'est aussi ce style de prise de décisions que les environnementalistes s'efforcent d'appliquer depuis des décennies et qui nous éloignera de la crise politique qui nous assaille actuellement.

Enfin, il y a deux choses, et rien de moins, que le gouvernement du Canada pourrait faire pour renflouer ce processus d'évaluation environnementale tellement malmené. Idéalement, il faudrait confier toute cette question du transport dans le détroit de Northumberland à un groupe chargé de faire une évaluation environnementale complète et d'examiner toutes les solutions de rechange. Certains y verront un recul, mais vu que nous allons vivre avec les conséquences de cette décision pendant les 50 à 100 prochaines années, et peut-être plus, l'examen supplémentaire me semble justifié.

Comme deuxième mesure non moins nécessaire, le gouvernement du Canada devrait assujettir le processus de conception de l'ouvrage par Strait Crossing Incorporated à une évaluation environnementale complète et indépendante. Ce n'est qu'ainsi qu'on pourra vraiment savoir si, dans sa première évaluation, le BFEE a pleinement examiné les préoccupations soulevées à la base de son refus.

Le processus même d'évaluation environnementale est au centre de la question. Est-ce simplement une formalité supplémentaire qui ne peut, au mieux, que définir gauchement des mesures d'atténuation à des projets destructeurs? Est-ce un processus qui ne dispose pas de moyens véritables pour mettre un frein aux mauvaises idées ou pour explorer des solutions de rechange utiles? Est-ce seulement un spectacle coûteux ou bien un outil qui nous indiquera à nous, à nos enfants et à nos petits-enfants la meilleure orientation possible?

Pour les milliers d'environnementalistes au Canada, le projet du franchissement du détroit de Northumberland répondra à ces questions.

Mme Howatt: Je vais m'en tenir particulièrement aux préoccupations soulevées dans l'industrie agricole.

Le président: Puis-je vous interrompre une seconde? Il est bien entendu que nous allons entendre votre témoignage.

Je vous signalerai bien respectueusement que nous disposons d'environ neuf minutes. Si nos députés n'ont pas le temps de vous poser des questions, il est probable, comme il a été convenu, que vous répondrez aux questions écrites. Je le mentionne uniquement pour que nous sachions tous ce qui se passe.

Mme Howatt: Merci beaucoup. Je vais couper très court et demander à Daniel de vous montrer ma photo de petite fille.

Le président: Une photo de petite fille.

Mme Howatt: Oui. Vous en avez une reproduction devant vous, mais en plus petit.

En 1991, le ministère du Tourisme et de l'Agriculture—tout est relié dans notre province—a lancé une vaste campagne de publicité dans toute l'Amérique du Nord et même jusqu'au Japon, en faisant paraître différents formats de cette

[Text]

This one is much better than the small one. It's an absolutely beautiful picture and it embodies the spirit of what the tourism department is trying to put across: Discover the world of Anne of Green Gables; it's the spirit, it's the essence. A lot of us in Prince Edward Island are fed up to the teeth with the spirit of Anne of Green Gables, but that doesn't matter. The fact is it's being promoted all around the world.

The sad point is that should this bridge go ahead, not only the spirit or essence of that Anne of Green Gables will be at risk, but also the tree under which that girl is sitting and that very piece of property. I'm not speculating, because the irony is that the Department of Tourism promoting this didn't realize that tree is on our farm. My husband and I own that property, and it's within the fog horn sound of the Northumberland Strait. The ferry's at Borden.

We have had a most interesting offer from an American citizen to buy the farm lock, stock, and barrel. He's not interested in apple trees but in land development. That is one of the great problems we're having, and assessments have risen. They're killing the goose that laid the golden egg.

There are other things that are as important to a farmer, but since you are telling us our time is limited, I will defer to you and hope you will read what I said.

The Chairman: On the contrary, I'm just telling you there is so much time left and you may use the time.

Ms Howatt: No. These gentlemen may have some questions to ask of Dr. Novaczek or Mr. Schulman. You have my paper here. I could speak for two hours or more.

The Chairman: I would be willing to listen to you.

I wonder if you would be kind enough to perhaps supply this committee with shall we say a dozen of those posters. They caught my fancy.

Ms Howatt: I'm sorry, sir, I had to pay \$5 to get that one. You may apply to the Department of Tourism, GST included please.

The Chairman: You are indeed a refreshing witness.

• 1135

We have six minutes left, colleagues. I'm going to go to Mr. Proud for three minutes and then I will go to the Conservative Party for three minutes and then we'll hear our next witness.

Mr. Proud: I welcome the Friends of the Island here today. I want to ask a couple of questions, but I just want to make a short comment on your interjections here today. I have listened attentively to all of the presenters here over the last few days. I haven't been at them all because I'm not part of the committee generally; there are two others, Joe McGuire and George Rideout.

We have listened to Dr. Novaczek, Mr. Schulman, Betty, and the Fishermen's Association and the Fishermen's Union today. Great concern is raised over many of the issues concerning the strait at the fishery and all of these issues. I

[Translation]

photographie dans des publications. Celle-ci est bien meilleure que la petite. C'est une photo absolument magnifique qui incarne l'esprit auquel le ministère du Tourisme essaie de nous sensibiliser, c'est-à-dire la découverte du monde d'Anne des pignons verts. C'est une question d'esprit, d'essence. Une foule d'insulaires en ont ras le bol d'Anne des pignons verts, mais là n'est pas la question. Ce qu'il faut savoir, c'est que cette promotion fait le tour du monde.

Si le projet de pont va de l'avant, le plus triste, c'est non seulement l'esprit ou l'essence de ce que représente Anne des pignons verts qui risque d'en prendre un coup, mais également l'arbre sous lequel est assise cette petite fille et l'emplacement même. Ce ne sont pas des paroles en l'air. L'ironie de la chose, c'est que le ministère du Tourisme n'a pas réalisé que l'arbre était sur notre propriété. Mon époux et moi sommes propriétaires de l'exploitation agricole qui est d'ailleurs à distance de corne de brume du détroit de Northumberland. Le traversier est à Borden.

Un Américain nous a offert d'acheter toute l'exploitation agricole à un prix fort alléchant. Il s'intéresse non pas aux pommiers, mais à la promotion immobilière. C'est d'ailleurs l'un de nos gros problèmes puisque l'évaluation foncière a augmenté. Ils sont en train de tuer la poule aux oeufs d'or.

Il y a d'autres choses aussi importantes pour un agriculteur, mais comme nous avons peu de temps, je vous redonne la parole et j'espère que vous lirez mon mémoire.

Le président: Au contraire, je voulais seulement vous indiquer le temps qu'il restait, que vous pouvez utiliser à loisir.

Mme Howatt: Non. Ces messieurs désirent peut-être poser les questions à M^{me} Novaczek ou à M. Schulman. Vous avez mon mémoire entre les mains. Je pourrais parler pendant au moins deux heures.

Le président: Je serais d'avis qu'on vous écoute.

Peut-être seriez-vous assez bonne de nous fournir, disons une douzaine de ces affiches? Elles me fascinent.

Mme Howatt: Je suis désolée, monsieur. J'ai payé celle-ci \$5. Vous pouvez en obtenir auprès du ministère du Tourisme, TPS incluse.

Le président: Vous êtes vraiment un témoin rafraîchissant.

Chers collègues, il nous reste six minutes. Nous allons entendre d'abord M. Proud pendant trois minutes, puis le Parti conservateur pendant trois autres minutes. Nous passerons ensuite à notre prochain témoin.

M. Proud: Je souhaite la bienvenue aujourd'hui aux Friends of the Island. J'ai une couple de questions à poser, mais avant, permettez-moi une brève observation sur vos interventions d'aujourd'hui. J'ai écouté attentivement tous les témoins qui défilent depuis quelques jours. Je n'ai pas entendu tout le monde, car je ne fais pas partie du comité; il y en a deux autres, Joe McGuire et George Rideout.

Nous avons entendu aujourd'hui M^{me} Novaczek et M. Schulman, Betty, ainsi que l'Association des pêcheurs et l'Union des pêcheurs. On se préoccupe énormément des nombreuses questions sur les pêches dans le détroit. Je ne veux pas paraître

[Texte]

don't want to sound flippant when I ask this question, because I'm not, but this evidence, Dr. Novaczek, that you've given, and Mr. Schulman, Betty, and the Fishermen's Association, must have been given before in a public forum.

Dr. Novaczek: It was given to the EARP panel, which rejected this proposal.

Mr. Proud: A poll was done by the CBC in the last while, and the numbers have gone up since the plebiscite was taken in 1988. I wonder why has this happened. Why are the citizens of Prince Edward Island approximately 65% in favour of this project going ahead now? Do you believe it's because they're not getting the right evidence put before them? Do you believe, as Mr. Schulman said, it's the corporate and political agenda that's going ahead?

Do you truly believe the political agenda of premiers or politicians in Central Canada would make this go ahead to make money for some corporate entity? Do you believe that's happening here now?

Ms Howatt: Let's go back to the first question about polls. I'm of Mr. Diefenbaker's persuasion. As far as Mr. Ghiz and the 60% in favour of a bridge from the original plebiscite, that included those people who voted for a tunnel. You've heard the fishermen and their concerns in that regard. Many of the fishermen voted yes because a tunnel was supposed to be a viable option. So that 60% does not apply to a bridge.

As far as whether we believe it's politically motivated, certainly we do. Mr. McKenna can see nothing but good for his province. Mr. Ghiz is now leaving the political scene and he's leaving the mess for others—and it is a mess.

As far as how we regard it, the people of Prince Edward Island have not had the information. The Friends of the Island have been the only group. Our political representatives in the provincial government have not taken a public part in this.

Prior to confederation, Prince Edward Island didn't join the original group of four. It spent three or four years debating it before it came to a vote and confederation was agreed upon. There has been nothing in our legislature, and this is the most important thing that has happened since confederation.

Mr. Ghiz kept a tight reign on his members. They were not allowed to speak publicly. They did not respond to any of our requests for information, so it was necessary for us, as private citizens, to take our own time and our own money to do the work we feel our government people should have been doing for us. The citizens have not been well informed.

Mr. Worthy: They've covered so much material it's difficult to ask one question. Over the last few weeks we've had various witnesses, points of view, and experts. It points out the difficulty of trying to govern, whether it's a province or the country.

You were referring to strait-jackets and that special interests are trying to strait-jacket us into decisions. Other people will say you're strait-jacketing us to your line of thinking. I guess everybody has a different viewpoint and something different to gain by whatever objective they're going after. It makes it terribly difficult for any government, and especially the federal government, which has a remote role.

[Traduction]

irrévérencieux en posant cette question, parce que je ne le suis pas, mais votre témoignage, madame Novaczek, ainsi que celui de M. Schulman, de Betty et de l'Association des pêcheurs doivent déjà avoir été donnés sur une tribune publique.

Mme Novaczek: La commission du PEEE, qui a refusé cette proposition, les a entendus.

M. Proud: Il y a quelque temps, Radio-Canada a fait un sondage qui révèle que le nombre de partisans du pont a augmenté depuis le plébiscite de 1988. Je me demande ce qui s'est passé. Pourquoi pensez-vous que près de 65 p. 100 des insulaires favorables au projet passent maintenant à l'action? Est-ce parce qu'on ne leur aurait pas donné les bons renseignements? Pensez-vous, comme l'a souligné M. Schulman, que le processus est dirigé par le milieu des affaires et de la politique?

Pensez-vous vraiment que les premiers ministres ou les hommes politiques de la région de l'Atlantique appuieraient le projet afin qu'une société quelconque fasse des bénéfices? Croyez-vous vraiment que c'est ce qui se passe en ce moment?

Mme Howatt: Revenons à la première question sur les sondages. Je suis de l'idéologie de M. Diefenbaker. Lorsqu'on parle de M. Ghiz et des 60 p. 100 qui ont répondu par l'affirmative à la construction d'un pont lors du plébiscite initial, ce chiffre comprend ceux qui ont voté pour un tunnel. Vous avez entendu les préoccupations des pêcheurs à cet égard. Beaucoup d'entre eux ont appuyé l'idée d'un tunnel parce qu'il était censé être une option viable. Ce pourcentage ne s'applique donc pas uniquement aux partisans d'un pont.

Quant à savoir si la décision est motivée sur le plan politique, nous le croyons fermement. M. McKenna n'y voit que du bon pour sa province. M. Ghiz quitte la scène politique en laissant les autres se débrouiller avec son fiasco—et c'en est un superbe.

Quant à savoir comment les insulaires perçoivent le projet, il faut dire qu'ils n'ont pas eu les renseignements voulus. Le groupe Friends of the Island a été le seul à participer. Nos élus provinciaux n'ont pas pris part au débat public.

L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas joint le groupe original des quatre provinces au moment de la Confédération. Elle a passé trois ou quatre ans à discuter de la question avant d'en adopter le principe. Rien n'est ressorti de notre assemblée législative, et cet événement est le plus important à survenir depuis la Confédération.

M. Ghiz n'a pas donné beaucoup de laissez à ses députés. Il ne leur permettrait pas de parler en public. Comme ils ne pouvaient répondre à aucune de nos demandes de renseignements, il nous a fallu, en tant que citoyens privés, engager notre temps et notre argent pour exécuter le travail que nos élus auraient dû faire pour nous. Les citoyens n'ont pas été bien informés.

M. Worthy: On a parlé de tellement de choses qu'il est difficile de poser une question. Depuis les dernières semaines, nous avons entendu divers témoins, points de vue et spécialistes, ce qui indique bien la difficulté à gouverner, qu'il s'agisse d'une province ou du pays.

Vous disiez que les groupes d'intérêt particuliers essayaient de nous imposer des décisions. D'autres diront que vous nous imposez votre vue des choses. Tout le monde a sa propre idée et quelque chose de différent à gagner selon l'objectif poursuivi. Tout gouvernement, et surtout le gouvernement fédéral, qui a un rôle éloigné trouvera donc très difficile d'agir.

[Text]

I represent the people of Cariboo—Chilcotin, which is out in the middle of British Columbia. My granddaughters just love Anne of Green Gables and want to come and sit under your tree, or come as close as they can to that. They will come whether they have to take a ferry ride, a plane ride, or cross on a bridge.

Whether it's the taxpayers of my part of the country or those of Prince Edward Island, we have to try to represent them as fairly and adequately as possible. The government doesn't have anything major to gain. I think it is trying to do what is good economically and good for the people of the country.

I have listened with a good deal of interest, and I do appreciate the time you have taken. I can't possibly ask one question that would do justice to it, but thank you very much for being here.

The Chairman: It's been indicated that there may be more questions from the Liberal side. If so, would you please submit them to me today and I will forward them to you for answers. We would appreciate it if you could get them back to us as soon as possible.

I would direct the clerk, at the agreement of this committee, to have a dozen posters sent to us so we can have a look at them. Agreed? Okay.

The second item is that reasonable living and travelling expenses be paid to the representatives from the Maritime Fishermen's Union of New Brunswick, the P.E.I. Fishermen's Association, and Friends of the Island.

Mr. McGuire: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: We are now going to hear testimony from representatives from the Department of Fisheries and Oceans. I would ask this group to please approach the witness stand. The names that I have are Mr. Alphonse Cormier, regional director general, and Cheryl Fraser, acting director general. Have you submitted a brief?

Ms Cheryl Fraser (Acting Director General, Habitat Management and Sustainable Development, Department of Fisheries and Oceans): We haven't submitted a brief, Mr. Chairman, but I do have a brief presentation.

The Chairman: I see. Do you intend to put one before the committee?

Ms Fraser: We weren't intending to, no.

The Chairman: Thank you. We will then hear your comments, and following the usual rules we will divide up the remaining time among the parties that are here.

Ms Fraser: If it is acceptable to the committee I'd like to make a brief presentation on the DFO's roles and responsibilities with respect to the building of the fixed link, how we have been involved over the history of the link so far and how we will be involved in the management of the building of the project.

• 1140

[Translation]

Je représente la population de Cariboo—Chilcotin, dans le cœur de la Colombie-Britannique. Mes petites-filles adorent Anne des pignons verts et veulent venir s'asseoir sous votre arbre, ou le plus près possible. Que ce soit par traversier, par avion ou par le pont, elles viendront de toute façon.

Nous devons tâcher de représenter tous les contribuables, qu'ils soient de mon coin de pays ou de l'Île-du-Prince-Édouard, aussi équitablement et aussi bien que possible. Le gouvernement n'a rien de gros à gagner. Il essaie de faire ce qui est bon pour l'économie et bon pour la population du pays.

Je vous ai écouté avec beaucoup d'intérêt, et je vous sais gré du temps que vous nous avez consacré. Je ne saurais vous poser une seule question qui vous ferait justice, mais je vous remercie beaucoup de votre présence.

Le président: On m'a indiqué qu'il y a peut-être d'autres questions du côté des Libéraux. Si on veut bien me les remettre aujourd'hui, je vous les transmettrai. Nous vous saurions gré de nous envoyer vos réponses sans tarder.

Je demanderai au greffier, avec l'accord du comité, de nous faire envoyer une douzaine d'affiches pour que nous puissions y jeter un coup d'oeil. D'accord? Très bien.

Le deuxième point, c'est le remboursement des frais raisonnables de subsistance et de déplacement aux représentants de l'Union des pêcheurs des Maritimes, du Nouveau-Brunswick, de l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard, et des Friends of the Island.

M. McGuire: Je le propose.

La motion est adoptée

Le président: Nous allons maintenant entendre le témoignage des représentants du ministère des Pêches et des Océans. Que ce groupe veuille bien s'approcher de la table des témoins. J'ai sur ma liste M. Alphonse Cormier, directeur général régional, et Cheryl Fraser, directrice générale intérimaire. Avez-vous envoyé un mémoire?

Mme Cheryl Fraser (directrice générale intérimaire, Gestion de l'habitat et développement durable, ministère des Pêches et des Océans): Nous n'avons pas envoyé de mémoire, monsieur le président, mais j'ai un bref exposé à faire.

Le président: Je vois. Allez-vous en remettre un?

Mme Fraser: Nous n'en avons pas l'intention, non.

Le président: Merci. Nous allons donc entendre vos commentaires, après quoi, suivant les règles habituelles, nous diviserons le reste du temps entre ceux qui sont ici.

Mme Fraser: Si le comité est d'accord, j'aimerais faire un bref exposé sur les rôles et les responsabilités du MPO relativement à la construction du lien fixe, sur notre intervention jusqu'ici dans l'histoire du lien et sur notre rôle dans la gestion du projet.

• 1145

The first point we would like to make concerns the importance of the fishery to the communities along the Gulf of St. Lawrence in the particular area. The fishery is a very major employer, and DFO recognizes its critical importance and the

Nous voudrions parler d'abord de l'importance de la pêche pour les collectivités du golfe du Saint-Laurent dans ce secteur particulier. La pêche emploie bien du monde, et le MPO en reconnaît l'importance critique, comme il reconnaît

[Texte]

critical importance of protecting the ecosystems for present and future generations. The fishing districts adjacent to the proposed fixed link employ approximately 1,200 fishermen. These fishermen harvest over 4,000 metric tonnes per year, with a landed value of about \$6 million.

DFO takes a strong interest in any activity that could have a direct or indirect influence on the fishery resource, meaning both the fishery and fish habitat. Furthermore, we must remember that the Minister of Fisheries and Oceans is responsible to Parliament for the conservation and protection of the fisheries resource—fish and fish habitat—for the people of Canada.

The Fisheries Act is the legislative instrument that sets out how fish and fish habitat are to be conserved and protected. Many of you on the committee and in this room were no doubt familiar with the fish management provisions of the Fisheries Act and the supporting regulations, such as our licensing provisions, gear restriction provisions, and penalties.

With the fixed-link project there are also the fish habitat provisions of the Fisheries Act, which have become very important. At section 35, as we refer to it quite commonly, the provisions are prohibiting the harmful alteration and destruction of fish habitat. On this fish habitat side of the business we are guided by the policy for the management of fish habitat. That policy sets out how we go about doing our business under section 35 and was tabled in Parliament in 1986. It has as its guiding principle no net loss of fish habitat, but also sets out means by which mitigation may be possible or compensation can be considered.

In general, with the fixed-link project DFO has responsibilities in three primary areas: a science responsibility, a fish management responsibility, and a responsibility as regulator. For instance, under our science responsibility we have been an adviser to the environmental assessment panel and to other departments in their work on the fixed-link project and have conducted research on oceanographic and biological processes.

On the fishery side, we advise on fisheries management issues for other departments and so on, and also, through our work with the Fisheries Liaison Committee, we are responsible for that liaison work with the fishing industry.

With respect to our role as regulator, we will be involved in the authorization of the construction activities that are associated with the building of the fixed link, environmental monitoring, and the approving of mitigation on habitat compensation measures.

DFO has been actively involved from the beginning of the fixed-link project. As we indicated, we've provided the scientific advice to other departments and terms of reference for the early studies on marine biology and related matters that were used to assist consultants in the preparation of the initial environmental evaluation.

In June of 1989 we presented findings of studies on the impacts of the fixed link to the EARP panel, and made our final presentation to that panel in 1990.

[Traduction]

l'importance critique de protéger les écosystèmes pour les générations d'aujourd'hui et de demain. Les arrondissements de pêche adjacents au lien fixe proposé emploient environ 1 200 pêcheurs, qui récoltent plus de 4 000 tonnes métriques par an, d'une valeur au débarquement de quelque 6 millions de dollars.

Le MPO s'intéresse de près à toute activité qui pourrait avoir une influence directe ou indirecte sur la ressource halieutique, soit à la fois la pêche et l'habitat du poisson. En outre, nous devons nous rappeler que le ministre des Pêches et des Océans est comptable au Parlement de la conservation et de la protection de la ressource halieutique—le poisson et l'habitat du poisson—pour la population du Canada.

La Loi sur les pêches est l'instrument législatif qui fixe les modalités de conservation et de protection du poisson et de l'habitat du poisson. Bon nombre des membres du comité et des autres personnes présentes dans cette salle connaissaient sans doute très bien les dispositions de la Loi sur les pêches et de ses règlements d'application, pour ce qui est de la gestion halieutique, comme les dispositions touchant les permis, celles concernant la restriction des gréements, et les pénalités.

Le projet de lien fixe donne aussi beaucoup d'importance aux dispositions de la Loi sur les pêches touchant l'habitat du poisson. L'article 35, que nous connaissons très bien, interdit la détérioration et la destruction de l'habitat du poisson. Pour tout ce qui concerne l'habitat, nous nous guidons sur la politique de gestion de l'habitat du poisson. Cette politique, qui régit l'activité que nous menons en vertu de l'article 35, a été déposée au Parlement en 1986. Son principe directeur est qu'il ne doit pas y avoir de perte nette de l'habitat du poisson, mais elle énonce aussi les moyens possibles d'atténuation ou de réparation.

En général, avec le projet de lien fixe, le MPO a des responsabilités dans trois principaux domaines: une responsabilité scientifique, une responsabilité de gestion halieutique, et une responsabilité de réglementation. Ainsi, en matière scientifique, nous avons conseillé la commission d'évaluation environnementale et d'autres ministères travaillant au projet du lien fixe, et nous avons effectué de la recherche sur les processus océanographiques et biologiques.

Du côté de la pêche, nous sommes le conseiller d'autres ministères en gestion des pêches, etc; également, par notre action auprès du Comité de liaison sur les pêches, nous sommes responsables de ce travail de liaison auprès de l'industrie de la pêche.

Quand à notre rôle de réglementation, nous aurons notre mot à dire dans l'autorisation des activités de construction liées à la réalisation du lien fixe, dans la surveillance de l'environnement, et dans l'approbation du relâchement des mesures de réparation de l'habitat.

Le MPO joue un rôle actif dans le projet de lien fixe depuis le début. Comme nous l'avons indiqué, nous avons donné des conseils scientifiques aux autres ministères et défini le mandat des premières études sur la biologie marine et les questions connexes, qui ont aidé les experts-conseils à préparer l'évaluation environnementale initiale.

En juin 1989, nous avons présenté les constatations d'études sur les incidences du lien fixe à la commission du PEEE; en 1990, nous lui avons fait notre présentation finale.

[Text]

Since 1991 we have been active in the interdepartmental environmental committee that has been established and have commented on various documents that relate to the building of a fixed link. Looking over our records, I see that we have commented over a dozen times.

Our involvement in the environmental management committee has been an intrusive process, in which we've made recommendations to Public Works Canada. That department has had documents revised, we have provided further comments, and so on, all in the interest of protecting fish and fish habitat.

There have been two examples I'd like to bring to the committee's attention of where we feel DFO has been very successful in striving to ensure that fish and fish habitat are protected. One example is with respect to SCI's original proposal to use temporary causeways and islands. It was our suggestion that temporary causeways and islands would have a very negative impact on the fisheries. SCI modified its construction in accordance with our suggestions.

• 1150

The second example is with respect to ice-out. Between December 1991 and January 1992 DFO scientists reviewed the technical aspects of the ice experts' report. Several technical concerns of DFO scientists were directed to the ice experts for clarification. These resulted in further improvements to the ice-out model, which predicted that the delay in ice-out from designs then under review would meet criteria established by the panel. DFO then concurred with the results of the ice-out model that they conformed to the panel's ice-out criteria.

On the milestone list, in late February of this year we signed off the environmental management plan for the project with the two following conditions attached: that a suitable environmental effects monitoring plan be developed, and that the necessary mitigation and compensation measures, as identified in the phase-specific environmental protection plans, be provided.

That's our history. We also have an ongoing involvement, particularly with respect to our regulatory role, as I indicated earlier. We're going to be required to assess individual project construction activities such as dredging and shoreline alteration or infilling when they occur. We're going to be assessing proposals for mitigating effects on fish habitat as the project proceeds, habitat restoration and compensation, monitoring for compliance, and of course enforcement, if there's some that's required.

Our other major role is in the chairing of the official liaison committee, which was set up to advise the Minister of Public Works, through the senior project advisory committee, on fisheries-related matters, and it has the mandate to administer the \$10 million fisheries compensation plan. This committee will develop the mechanism by which claims for compensation will be addressed.

Overall, and in summary, I would like to say that DFO is committed to the protection of fish and fish habitat, to an ecosystem approach to the building of this proposal, and to integrated management in carrying this out, reflecting all the

[Translation]

Depuis 1991, nous sommes actifs au sein du comité interministériel de l'environnement qui a été créé, et nous avons commenté divers documents concernant la construction d'un lien fixe. Selon nos dossiers, nous avons livré des commentaires plus d'une douzaine de fois.

Notre participation au comité de gestion de l'environnement a été un processus interactif, où nous avons fait des recommandations à Travaux publics Canada. Ce ministère a fait réviser des documents, nous avons fait d'autres commentaires, et ainsi de suite, toujours dans l'intérêt de la protection du poisson et de l'habitat du poisson.

J'aimerais signaler au comité deux exemples où nous croyons que les efforts du MPO pour protéger le poisson et l'habitat du poisson ont porté d'excellents fruits. Le premier concerne la proposition initiale de SCI d'utiliser des jetées et des îles temporaires. Nous avons fait valoir que les jetées et les îles temporaires auraient des répercussions très négatives sur la pêche. SCI a modifié sa construction dans le sens de nos suggestions.

Le deuxième exemple concerne le déglacement. De décembre 1991 à janvier 1992, les scientifiques du MPO ont étudié les aspects techniques du rapport des experts sur les glaces. Ils leur ont demandé des précisions sur plusieurs questions techniques. Cela a amené d'autres améliorations du modèle de déglacement, qui prédisait que le délai de déglacement par rapport aux plans alors à l'étude répondrait aux critères de la commission. Le MPO a alors donné son accord sur les résultats du modèle de déglacement, désormais conforme aux critères de déglacement de la commission.

Autre jalon important, à la fin de février dernier, nous avons donné l'approbation finale du plan de gestion de l'environnement pour le projet, en l'assortissant des deux conditions suivantes: que soit élaboré un plan approprié de surveillance des effets sur l'environnement, et que soient communiquées les mesures nécessaires d'atténuation et d'indemnisation définies dans les plans de protection de l'environnement pour les diverses phases.

Voilà notre histoire. Nous avons aussi une présence permanente, particulièrement par notre rôle de réglementation, comme je l'ai dit tantôt. Nous allons devoir évaluer les activités individuelles de réalisation du projet, comme le dragage et la modification du rivage ou le remplissage lorsqu'il y aura lieu. Nous allons évaluer au fur et à mesure les propositions d'atténuation des effets sur l'habitat du poisson, ainsi que la restauration et la réparation de l'habitat, surveiller l'observation et, bien sûr, voir à l'exécution, si nécessaire.

Notre autre grand rôle est la présidence du comité officiel de liaison, dont la tâche est de conseiller le ministre des Travaux publics, par l'entremise du comité consultatif supérieur du projet, en matière de pêche. Ce comité a pour mandat d'administrer le plan d'indemnisation des pêches de 10 millions de dollars. Il définira le mécanisme d'examen des demandes d'indemnisation.

Dans l'ensemble, et en résumé, le MPO place bien haut dans ses priorités la protection du poisson et de l'habitat du poisson, l'approche écosystémique de la concrétisation de cette proposition, et la gestion intégrée du projet, compte tenu de la

[Texte]

diverse range of interests. DFO will work closely with other government departments, with the fishing industry and other client groups, with the provinces, and with SCI to ensure that fish and fish habitat are protected and that the provisions of the Fisheries Act are met.

The Chairman: I thank you, Ms Fraser.

Mr. Worthy: I've got a couple of key questions I'd like to ask. We've heard the fishermen express some concern today and we've had the understanding all along that the fishermen are not totally happy with the plan. But we've also heard that the potential for the fisheries is up and down. I know somebody testified how would you ever describe what the base case is on which you would measure any loss.

The first question I would like answered is whether you feel this bridge can be built without any net loss to the fisheries of the Northumberland Strait.

Mr. Alphonse Cormier (Regional Director General, Department of Fisheries and Oceans): Mr. Chairman, if I may, I'll answer the honourable gentleman's question.

There are a lot of safeguards being put in this process. As Cheryl indicated earlier, DFO has been part of a review mechanism for at least five years, and we have been very concerned with the impact that such a construction could have on the fisheries.

The process that has been established includes a provision for any mechanism to look at compensation if such compensation is required. However, with the current science available and all the reviews and precautions that are being carried out, we feel that any negative impact such a construction may have is fully within the realm of mitigation that can be adjusted without leaving a negative balance to the fish stocks, the fish habitat, and the fishing community.

Mr. Worthy: To go beyond that response, is there potential to possibly increase the fish stocks in the Northumberland Strait?

• 1155

Mr. A. Cormier: Some would say yes. It's not a scientifically proven process. The volume of our water bottom that will be displaced is basically an accumulation of the piers that are there. There will be a substantial amount of additional habitat brought around the piers, in terms of stones, rocks, and protection, that could be a favourable habitat for the lobster population, for example. There could be movement either way. But in the case of any potential negative action, we feel confident that the compensation and the precautions that are built into the system will cover any negative impact.

Mr. Worthy: That leads to the next major concern I have, which is whether you feel the \$10 million compensation fund is sufficient. Will the committee that's responsible for that fund have the procedures in place that will satisfy the fishing community?

Mr. A. Cormier: The \$10 million that is available was identified earlier on in the process and is a figure that was put on to establish a generous amount of money in the event of any need for compensation. It is felt to be sufficient to cover any displacements or any negative process.

[Traduction]

très grande diversité des intérêts. Le MPO travaillera en étroite collaboration avec d'autres ministères, avec l'industrie de la pêche et avec d'autres groupes clients, avec les provinces, et avec SCI pour protéger le poisson et l'habitat du poisson, et pour faire respecter la Loi sur les pêches.

Le président: Merci, madame Fraser.

M. Worthy: J'aurais quelques questions clés à poser. Les pêcheurs nous ont fait état de certaines inquiétudes aujourd'hui, et nous avons toujours eu l'impression que le projet ne les enchante pas. Mais on nous a parlé aussi des hauts et des bas du potentiel pour les pêches. Un témoin a demandé comment on pourrait décrire le scénario de référence pour mesurer les pertes éventuelles.

Je vous demanderai d'abord si vous pensez qu'il est possible de construire ce pont sans nuire aux pêches du détroit de Northumberland.

M. Alphonse Cormier (directeur général régional, ministère des Pêches et des Océans): Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais répondre à la question du député.

Ce processus est assorti d'une foule de garanties. Comme Cheryl l'a dit tantôt, le MPO est partie prenante, depuis au moins cinq ans, à un mécanisme de revue, et nous nous sommes souciés au plus haut point des répercussions éventuelles de cette construction sur les pêches.

Le processus défini prévoit un mécanisme d'indemnisation, là où elle s'impose. Cependant, dans l'état actuel des sciences, et compte tenu de toutes les revues effectuées et des précautions prises, nous estimons que les conséquences négatives éventuelles de cette construction ne dépassent pas du tout les mesures d'atténuation qui peuvent être prises sans déséquilibrer les stocks de poissons, l'habitat du poisson, et le monde de la pêche.

M. Worthy: Au-delà de tout cela, y aurait-il possibilité, peut-être, d'accroître les stocks de poissons dans le détroit de Northumberland?

M. A. Cormier: Certains diront que oui. La preuve scientifique reste à faire. Le volume du lit qui sera déplacé est fondamentalement fonction du nombre de piles. Les piles, avec leurs pierres et leurs roches, et la protection qu'elles offrent, pourraient créer pas mal de nouveaux habitats propices au homard, par exemple. Ce pourrait être plus, comme ce pourrait être moins. Mais dans le cas des retombées négatives éventuelles, nous croyons que l'indemnisation et les précautions intégrées dans le système feront contrepois à tous les effets négatifs.

M. Worthy: Cela m'amène à ma prochaine grande préoccupation, à savoir si le fonds d'indemnisation de 10 millions de dollars est suffisant. Le comité responsable mettra-t-il en place les procédures qui feront l'affaire des pêcheurs?

M. A. Cormier: La création du fonds de 10 millions de dollars au début du processus avait pour objet de réserver des crédits généreux pour le cas où il faudrait une indemnisation. On l'estime suffisant pour couvrir les déplacements et tous les processus négatifs.

[Text]

Of course, there is a committee that has been charged with the management of this amount of money, which is referred to as the Fisheries Liaison Committee. The committee is composed of fishermen's representatives and representatives of the fishing industry, the provinces, and two federal departments. That committee will be overseeing the management of that fund and will be doing other things as well—it will not be restricted to that role, but there will be a specific effort to qualify for that.

On the matter of some unforeseen catastrophes that could happen, I suppose, other avenues are open to the government, as regulator, to deal with the requirement to compensate. We have established regulations now, under habitat protection, which are being put into place in any other significant construction project and those avenues would be used. But, for the terms of the expected procedures and construction we are looking at, we feel the \$10 million is sufficient.

Mr. McGuire: Could we clarify the value of the fishery? A number of presentations have been made, over last week and today, that stated the value of the fishery to be \$100 million. I assume that figure is per annum. I have heard you say this morning that the value of the fishery is \$6 million. That's quite a difference. What is the value of the fishery in the Northumberland Strait?

Mr. A. Cormier: I think the value of the fishery in Northumberland Strait is, general speaking, approximately \$100 million. The figure of approximately \$6 million is the value of the fishery or the landed value of species in the immediate area of the proposed site of construction. The value of the Northumberland Strait fishery is more than \$6 million, and if you look at the total southern gulf the figure increases again.

You can complicate the figures even more by using the spin—off economic formulas you put on the economic activity and you can add the processed value and so on. But the harvesting value of the landed species immediately around the construction site in both New Brunswick and P.E.I. would be—

Mr. McGuire: Is that the one-kilometre...?

• 1200

Mr. A. Cormier: I would have to check the specific details. I wouldn't want to guess, and mislead you. But it's the specific area. We have the statistics broken down into what we call statistical districts. Generally, it's not a large expanse of territory on each side.

Mr. McGuire: Evidence was given this morning that is, to put it mildly, very critical of the lack of consultation by all departments in this process with regard to the fishermen; i.e., that they weren't consulted. They consider themselves more expert in a lot of ways on the conditions in the strait, and I think rightly so. Anytime they did manage to get someone's ear, a lot of concerns were not adequately addressed. As an official of the Department of Fisheries and Oceans, which was responsible to these people and for their livelihoods and everything else, considering that waterway, is this true, number one, and if it is, why would you ignore the users of the resource?

[Translation]

Naturellement, un comité a été chargé de gérer ce fonds. C'est le Comité de liaison sur les pêches. Ce comité est formé de représentants des pêcheurs et de représentants de l'industrie de la pêche, des provinces et de deux ministères fédéraux. Outre la surveillance de la gestion de ce fonds, il fera d'autres choses également—c'est-à-dire qu'il ne sera pas cantonné dans ce rôle, mais qu'il fera un effort particulier en ce sens.

Quant aux éventuelles catastrophes imprévues qui pourraient survenir—il faut bien le supposer—le gouvernement, qui a pouvoir de réglementation, dispose d'autres moyens d'indemnisation. Nous avons déjà adopté des règlements, dans le cadre de la protection de l'habitat, qui sont en voie d'application dans d'autres grands projets de construction, et nous utiliserons ces moyens. Mais, en ce qui concerne les procédures prévues et la construction qui nous occupent, nous estimons les 10 millions suffisants.

M. McGuire: Pourrions-nous préciser la valeur de la pêche? Selon certains témoins de la semaine dernière et d'aujourd'hui, la pêche vaut 100 millions de dollars. Je suppose que c'est par année. Je vous ai entendu parler de six millions de dollars ce matin. Tout un écart! Quelle est la valeur de la pêche dans le détroit de Northumberland?

M. A. Cormier: Je pense que la pêche du détroit de Northumberland vaut, en général, environ 100 millions de dollars. Le chiffre d'environ six millions est la valeur de la pêche ou la valeur au débarquement des espèces qui se trouvent dans le voisinage immédiat du chantier proposé. La valeur de la pêche du détroit de Northumberland dépasse les six millions de dollars, mais, dans tout le sud du golfe, c'est encore plus.

Vous pouvez compliquer les chiffres encore plus en utilisant les formules de retombées économiques appliquées à l'activité économique, puis vous pouvez ajouter la valeur après transformation, etc. Mais la valeur de la récolte des espèces débarquées tout près du chantier au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard serait... .

M. McGuire: Est-ce le kilomètre...?

M. A. Cormier: Il faudrait que je vérifie les détails. Autrement je risquerais de vous induire en erreur. Mais il s'agit bien de ce secteur particulier. Nos statistiques sont ventilées par district statistique. En général, ce n'est pas une grande étendue de territoire de part et d'autre.

M. McGuire: Un témoin de ce matin a très vivement reproché—pour dire le moins—à tous les ministères de ne pas avoir consulté les pêcheurs; il n'y a pas eu la moindre consultation. Les pêcheurs estiment en savoir plus long, à bien des égards, sur les conditions du détroit, et ils ont bien raison selon moi. Chaque fois qu'ils ont réussi à se faire entendre, une foule de leurs préoccupations sont restées sans suite. En tant que fonctionnaire du ministère des Pêches et des Océans, responsable devant ces gens-là et responsable de leur subsistance, etc., en ce qui concerne cette voie d'eau, trouvez-vous que tel est le cas? Si oui, pourquoi oubliez-vous les utilisateurs de la ressource?

[Texte]

Mr. A. Cormier: It's difficult to comment as to whether or not people feel they have been consulted enough. I fully respect the opinions of those who may feel they haven't been consulted enough.

An extensive consultation process has been put in place on this project over the years. There have been a number of review panels and a public process is associated with those. A public consultation process has been carried out by the proponents of the construction. Opportunities have been available for people to submit their concerns and to make those concerns known.

DFO's role in this process is one of advising the proponents and the federal department responsible for this project as to making sure all the concerns dealing with the fisheries, the fish stocks, and habitat of the fish are adequately addressed up front and that provisions and mechanisms are put in place to ensure as the project progresses that all those concerns have an arena in which they can be aired and discussed and that all the concerns can be brought to bear and exposed in a very structured way.

In that way, the Fisheries Liaison Committee has been struck and all the fishermen's organizations are represented on that committee. Seats are also available for those unorganized or unrepresented fishermen. There's been a lot of discussion, even on that very point, and some fishermen's groups feel the committee should represent only the organized fishermen and not the unorganized ones.

A lot of effort has been made to ensure that all the concerns are addressed and taken into account. The provision for ongoing evaluation and openness to a continuation of input has been ensured.

DFO has intervened on a number of occasions in the last few years, as Cheryl has indicated, to make sure that initiatives that were planned and with which we had difficulties from a fisheries management point of view and that the fishing communities would have had difficulties with were brought forth and that the plans were adjusted accordingly.

A number of construction initiatives were being proposed that have been turned back and a number of considerations that were on the table have been removed. There were a number of initiatives or processes that lack clarity or clarifications that we ensured.

• 1205

So a lot has been done and a lot will continue to be done, because this is clearly an iterative process where as the project moves ahead there will be a continuation of discussions, making sure people's concerns are taken fully into account.

Mr. McGuire: So Mr. Cormier's concerns about the scallop beds and the other fisherman's concern about the northern ice coming in. . . You were saying the scallop bed will not be damaged seriously and the northern ice has been taken into consideration as far as the natural force against the bridge piers is concerned.

Mr. A. Cormier: If I may, I would like to address those two points in sequence.

On the ice consideration, DFO has intervened in the definition of appropriate models to be used and has intervened in the planning process the ice committee has put forth. The significant details on ice and its movement have been put in the hands of a capable committee of ice experts. I understand that committee will be appearing before this group, maybe today, and I would defer detailed answers to them, because they basically are the experts and I wouldn't want to appear to be have pretensions that don't belong to DFO.

[Traduction]

M. A. Cormier: Il est difficile de commenter la question de savoir si les gens estiment ou pas avoir été assez consultés. Je respecte au plus haut point l'opinion de ceux qui peuvent estimer ne pas avoir été assez consultés.

Nous avons mis en place, au fil des ans, un processus de consultation poussée sur ce projet. Il y a eu plusieurs groupes d'examen, assortis d'un processus de consultation publique. Les parrains de la construction ont procédé à une consultation publique. Chacun a eu la possibilité d'exprimer ses préoccupations.

Le rôle du MPO dans ce processus consiste à conseiller les promoteurs et le ministère fédéral responsable du projet, pour les amener à bien examiner, dès le départ, toutes les inquiétudes concernant les pêches, les stocks de poissons, et l'habitat du poisson, et à prévoir les dispositions et les mécanismes propices à un grand débat où toutes ces inquiétudes seraient exposées de façon très structurée au fur et à mesure du déroulement du projet.

C'est ainsi qu'est né le Comité de liaison sur les pêches, où sont représentées toutes les associations de pêcheurs. Il y a aussi des sièges réservés aux pêcheurs non regroupés ou non représentés. Il y a eu beaucoup de discussions, même sur ce point particulier, et certains groupes de pêcheurs estiment que le comité ne doit représenter que les pêcheurs regroupés, et pas les autres.

On n'a rien ménagé pour tenir compte de toutes les préoccupations. On a veillé à permettre l'évaluation permanente et à rester ouvert aux autres suggestions.

Le MPO est intervenu à plusieurs reprises depuis quelques années, comme Cheryl l'a indiqué, pour voir à ce que les initiatives envisagées qui posaient des problèmes dans l'optique de la gestion des pêches et du point de vue des pêcheurs soient mises de l'avant et que les plans soient redressés en conséquence.

On proposait plusieurs initiatives de construction qui ont été rejetées, et un grand nombre des considérations mises de l'avant ont été éliminées. Il y avait plusieurs initiatives ou processus à préciser.

Donc, il s'est fait une foule de choses et il reste beaucoup à faire, car c'est clairement un processus itératif. À mesure que le projet avancera, il faudra poursuivre les discussions, bien veiller à tenir compte des préoccupations de tous.

M. McGuire: Donc, les inquiétudes de M. Cormier au sujet des bancs de pétoncles, et l'inquiétude de l'autre pêcheur au sujet de la glace du Nord. . . Vous disiez que le banc de pétoncles ne sera pas sérieusement endommagé, et qu'on a tenu compte de la force naturelle que la glace du Nord exercera sur les piles du pont.

M. A. Cormier: Si vous me le permettez, j'aimerais traiter de ces deux points séparément.

Dans le cas de la glace, le MPO est intervenu dans la définition des modèles appropriés à utiliser, ainsi que dans le processus de planification proposé par le comité d'experts sur les glaces. Un comité très compétent d'experts sur les glaces a été saisi des détails importants en ce qui concerne la glace et son mouvement. Je crois savoir que ce comité doit comparaître devant vous, aujourd'hui peut-être, et je le laisserai répondre à vos questions détaillées, car c'est là que sont les experts. Je ne voudrais pas laisser paraître des prétentions que le MPO n'a pas.

[Text]

On the question of the scallop beds, there are scallop beds in the path of the proposed site of construction. We will be continuing our evaluation of the importance of that dislocation. There will be piers, and the piers are approximately 30 by 30 metres in configuration. Where they sit, they will occupy space on the bottom, and that will account for dislocation. On occasions like that we have provisions where we can compensate by creating new habitat that will sponsor the scallop stocks or we can look at various aquaculturing activities, or there can be financial compensation. That sort of detailed discussion and review will be carried out by the liaison committee, on which fishermen are represented. As the construction is carried out, they will be looking at the specific dislocation.

The total area of coverage occupied by those piers, if you look at it across Northumberland Strait, proportionally is rather limited. We will have to look at what it means, and we'll have to look at how many of those are actually on scallop beds and the significance of that.

But it's an area we are cognizant of and we are looking at it with our scientists. We will be dealing with it through the liaison committee as time progresses.

Mr. McGuire: There's some concern this morning about the effects of fish migrations, and the example was used of what happened with the Canso Causeway. I remember the first meeting I was ever at in this business, back in 1980, when we went to Charlottetown and this scientist showed pre-Canso Causeway and how the fishery dropped and how the causeway was to blame. Shortly thereafter the fishery went up. The scientist was shipped to B.C. and all his empirical evidence went out the window. Now we have the same threat of major disturbance because of the bridge spans.

• 1210

I'm sure you've heard these concerns before. Are you concerned at all that fish migrations, herring, lobster, whatever, will be seriously affected by the bridge?

Mr. A. Cormier: In terms of the concern part, we have been, as Cheryl was referring to in her presentation at the beginning, very much a major player in these discussions over the number of years. It is precisely because we recognize that the fishing industry is a major element and that we have to ensure it's not disturbed and it does not suffer negative reactions to this. The reason we have been involved in this way is because we want to make sure the construction does not generate negative reactions.

In the causeway, the example that you're using, it is a major departure from what is being talked about here. That's precisely why DFO intervened during the discussions and changed a number of planned initiatives. Those plans included some temporary islands that would be built, and some temporary causeways to do some work from. As basic initial proposals there were some approaches being planned that would in fact enter the water column. We have guarded against that, and we have ensured that these types of disruptions would not take place.

So I think what we're looking at is completely different from the causeway construction. And again, all of the concerns and protection processes that are in place leave us basically convinced that all of the impacts will be of the type that can be mitigated and adjusted without leaving significant negative results on fishing.

[Translation]

Pour ce qui est des bancs de pétoncles, il y en a dans le tracé du chantier de construction proposé. Nous continuerons d'évaluer l'importance de cette perturbation. Il y aura des piles, d'une configuration d'environ 30 mètres sur 30. C'est l'espace qu'elles occuperont au fond qui causera la perturbation. Pour ces cas-là, nous avons des dispositions d'indemnisation nous permettant de créer un nouvel habitat pour accueillir les stocks de pétoncles, ou nous pourrions examiner diverses activités d'aquaculture, voire offrir une indemnité. C'est le comité de liaison, au sein duquel sont représentés les pêcheurs, qui verra et étudiera ces choses-là en détail. Pendant la construction, il examinera les perturbations spécifiques.

L'aire totale occupée par ces piles est plutôt limitée, par rapport à l'ensemble du détroit de Northumberland. Il faudra donc voir ce que cela signifie, voir combien se trouvent effectivement dans les bancs de pétoncles, et ce que cela représente.

C'est un secteur que nous connaissons et que nous examinons avec nos scientifiques. Nous aborderons la question au niveau du comité de liaison, au fur et à mesure.

M. McGuire: On s'inquiète ce matin des effets des migrations de poissons, et on a cité ce qui s'est passé avec la chaussée de Canso. Je me rappelle la première réunion à laquelle j'ai assisté dans ce cadre, en 1980. Nous sommes allés à Charlottetown, et un scientifique nous a montré une carte datant d'avant la chaussée de Canso pour faire voir comment la pêche avait diminué, à cause de cette chaussée. Peu après, la pêche a augmenté. Le scientifique a été expédié en Colombie-Britannique et toutes ses preuves empiriques ont pris le bord. Or, nous voici confrontés au même danger de grande perturbation, à cause des travées du pont.

Ce n'est sans doute pas la première fois qu'on vous en parle. Avez-vous la moindre crainte que le pont nuise sérieusement aux migrations de poissons, au hareng, au homard, etc.?

M. A. Cormier: Pour ce qui est des craintes, comme Cheryl l'a dit dans son exposé initial, nous avons été très actifs dans ces discussions au fil des ans. C'est justement parce que nous reconnaissons que l'industrie de la pêche est un élément important et que nous devons veiller à ce qu'elle ne soit pas dérangée et qu'elle soit à l'abri des réactions négatives. Si nous sommes intervenus ainsi, c'est que nous voulons éviter que la construction entraîne des réactions négatives.

Dans le cas de la jetée, l'exemple que vous utilisez, on s'est éloigné considérablement de ce dont il est question actuellement. C'est précisément pourquoi le MPO est intervenu pendant les discussions et a changé plusieurs des initiatives envisagées. Ces plans prévoyaient la construction d'îles temporaires, et de jetées temporaires pour la durée des travaux. Les propositions initiales de base comportaient des approches empiétant sur la tranche d'eau. Nous nous en sommes gardés, cette fois-ci, et nous avons veillé à éliminer les perturbations de ce genre.

Par conséquent, notre projet est bien différent de la construction de la jetée. Et, encore une fois, malgré toutes les préoccupations et grâce aux procédés de production qui sont en place, nous sommes fondamentalement convaincus que toutes les incidences seront atténuables et adaptables sans conséquences fâcheuses pour la pêche.

[Texte]

The Chairman: We have just a few minutes left. I'll go to Mr. Casey for your question, sir, then I'll come to Mr. Proud and we'll wrap up.

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): Thank you very much. I have just two questions in one. That's the way they do it, so I thought I'd try it.

Mr. McGuire: It's one question, two parts.

Mr. Casey: We hear about the possible threat to the fishery, but do you predict any positive effects to the fishery as a result of this, both from the construction and the lay-out and the environment under water, as well as the opening up of the route that is now tied up through ferries, the corridor that's used by ferries? Is there a positive side to this for fisheries?

The Chairman: Was that the two questions?

Mr. Casey: That is two of them. I've got another one I'd like to slide in, but—

The Chairman: We'll take those and then I'll go to Mr. Proud.

Mr. A. Cormier: I think maybe I partially answered that question earlier. One of your colleagues asked a similar question.

In terms of the positive aspect, there will be a removal of the vessels that will be transporting the ferry service back and forth. So I suppose that could be interpreted as a positive aspect to the carrying out of a fishery, where you don't have to worry about moving traffic making you have to prosecute your fishery in the path of an oncoming ferry and be out of there before it arrives. That could be. As to how significant a benefit that would be, I would leave it to the fishermen's representatives themselves to comment on whether they see that as a significant benefit. There could be some benefits there.

Some of the piers in the navigational columns will be surrounded by a significant amount of rocks and stones as a protective mechanism against waterways traffic. Now, that sort of a deposition in the bottom could become pretty attractive lobster habitat for the lobster stocks. I have not seen a scientific document on that, so I won't be able to quantify exactly how significant an improvement it could be. But comments are made to the effect that it could become a positive reproduction element for the lobster stocks, for example.

• 1215

Mr. Proud: I have listened to great volumes of evidence here in the last few days, as has everybody else. I guess I just have what I hope is not a hypothetical question.

We heard much talk this morning here especially about the Canso Causeway. We talked about policies that were adopted at that time, but I just want to throw out that in 1965 we could have built a causeway across this same area. I guess between Prince Edward Island and New Brunswick, that was the proposed causeway, bridge, tunnel at that time. There were different scenarios. I guess we all say each morning thank God we didn't do that.

Mr. McGuire: Macquarrie's Causeway.

Mr. Proud: That's right. Some people in this room this morning supported it, the same way as a lot of people are supporting this.

[Traduction]

Le président: Nous n'avons plus que quelques minutes. Je passe la parole à M. Casey, pour votre question, monsieur après quoi je reviendrai à M. Proud, avant de finir.

M. Casey (Cumberland—Colchester): Merci beaucoup. J'ai deux questions en une. C'est ce qu'ils font, eux; pourquoi ne pas tenter ma chance aussi?

M. McGuire: Une question, deux volets.

M. Casey: On nous parle du danger possible pour la pêche. Mais prévoyez-vous que cela puisse avoir, par ailleurs, des effets positifs, dans la double optique de la construction et de la disposition et de l'environnement sous l'eau, d'une part, et de l'ouverture de la route actuellement encombrée par les traversiers, du corridor utilisé par les traversiers, d'autre part? Y a-t-il du positif pour les pêcheurs?

Le président: Étaient-ce les deux questions?

M. Casey: Ce sont les deux. J'en ai une autre que j'aimerais glisser, mais. . .

Le président: Prenons celle-là. Je passerai ensuite à M. Proud.

M. A. Cormier: J'ai peut-être répondu en partie à cette question tantôt. Un de vos collègues en a posé une semblable.

Pour ce qui est de l'aspect positif, il faut compter le retrait des traversiers faisant la navette. Je suppose qu'on pourrait y voir un aspect positif pour la pêche. On n'aura plus à se préoccuper de la circulation, à craindre de se trouver dans le chemin d'un traversier, et d'avoir à dégager avant son arrivée. Cela se pourrait. Quant à l'importance de l'avantage que cela présenterait, je laisserais les représentants des pêcheurs dire eux-mêmes s'ils y voient un avantage de taille. Il pourrait y avoir des avantages de ce côté-là.

Certaines des piles dans les tranches de navigation seront entourées d'une masse considérable de roches et de pierres. C'est un mécanisme de protection contre la circulation maritime. Ce genre de dépôt dans le fond pourrait devenir un habitat très intéressant pour les stocks de homard. Comme je n'ai pas vu de texte scientifique là-dessus, je ne saurais quantifier exactement l'importance de cette amélioration possible. Mais on dit que cela pourrait devenir un élément positif de reproduction pour les stocks de homard, par exemple.

M. Proud: J'ai entendu des masses de témoignages ici depuis quelques jours, comme tout le monde, d'ailleurs. J'ai une question qui n'est pas, je l'espère, hypothétique.

On nous a raconté bien des choses ce matin, au sujet de la chaussée de Canso. Nous avons parlé des politiques adoptées à l'époque, et je voudrais ajouter qu'en 1965, nous aurions pu construire une jetée-chaussée au même endroit. Entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, je pense, c'était le projet de jetée-pont-tunnel, à l'époque. Il y avait plusieurs scénarios. Tous les jours, nous rendons grâce à Dieu de nous avoir fait changer d'idée.

M. McGuire: La jetée de Macquarrie.

M. Proud: C'est cela. Certaines personnes qui sont ici ce matin étaient d'accord, comme bien d'autres le sont aujourd'hui.

[Text]

I just wanted to ask you this question. Through the research and the scientific studies that have been done, are you people assured within your own minds that this project can go ahead and ten years down the road we are not going to say God, should we not have done this? Because we have heard evidence just this morning alone that says this thing is fraught with danger, that there are all kinds of things that can happen and we can always see those. We are going to have to make a decision.

There is a country music singer by the name of Willie Nelson who talks about "the deceivers and the believers and the old in-betweeners". Somewhere in between there, we are going to have to make a decision.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Is Willie going to be coming here?

Mr. Proud: Are you comfortable with what has taken place, that this project can go forward with minimal upheaval and minimal damage to this fishery, both economically and environmentally?

The Chairman: Do you want to answer yes or no to that?

Mr. A. Cormier: I think a yes or a no would be a bit unfair to the significance of the question.

I think we have to go a bit further than that and refer to the very significant changes successive governments have brought forth in the area of environmental protection since the mid-1960s, which you refer to. I think if nothing had changed since, we would be in the same situation we were in then, and we would have people putting forth a project that would be based on the cost efficiency: what is the cheapest way to get from point A to point B, and let's do it; and if we don't run into too much negative public reaction, then we go ahead, if not. . . There has been a tremendous amount of progress made in that area.

We have again been part of a review process started back in 1987, which has become much more focused since 1989. We have gone through the elements we have been a part of, but we are only a small player in the overall scheme of things. Even from a government perspective, there are other departments—Environment Canada, Public Works Canada—that have been involved in this.

When you take all of those precautionary vehicles that are there, and all of the processes that have gone through, and in light of the good cooperation we have had and the inputs we have made, we feel confident the current science available to us concludes this is a project that can proceed and that the mechanisms that have been identified will remain in place: all of the plans and implementation steps that will be linked in tandem with environmental concerns and the ability to correct any discrepancies as they move forth, and to compensate in terms of correcting any impact implementation will have on habitat.

The Chairman: Mr. Proud, I think the answer is yes.

[Translation]

Je voulais tout simplement vous poser cette question. La recherche et les études scientifiques vous ont-elles convaincu que nous pouvons aller de l'avant avec ce projet sans risquer de le regretter amèrement dans 10 ans? Car, selon certains témoignages de ce matin, ce projet comporte de nombreux risques, il y a toutes sortes de choses qui peuvent se produire, et nous pouvons toujours les voir. Nous allons devoir prendre une décision.

Il y a un chanteur country du nom de Willie Nelson qui parle «des trompeurs, des trompés et des indécis». Quelque part dans tout cela, nous allons devoir nous brancher.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Willie va-t-il venir nous voir?

M. Proud: Êtes-vous à l'aise avec ce qui s'est passé, croyez-vous que ce projet peut aller de l'avant en causant le moins de bouleversements et de dommages possibles à cette pêcherie, dans la double optique économique et environnementale?

Le président: Voulez-vous répondre par oui ou par non?

M. A. Cormier: Répondre par oui ou par non ne serait pas rendre justice à l'importance de la question.

Nous devons approfondir un peu plus et parler des changements très considérables que les gouvernements successifs ont effectués dans le domaine de la protection de l'environnement depuis le milieu des années 1960, dont vous parlez. Si rien n'avait changé depuis, nous serions dans la même situation qu'alors, et nous aurions une proposition de projet fondée sur la rentabilité: trouvons le moyen le moins coûteux de passer du point A au point B, et allons-y; et si l'opinion publique n'est pas trop négative, allons de l'avant, autrement. . . Il y a eu d'énormes progrès sur ce plan.

Nous avons encore une fois pris part à un processus d'examen qui remonte à 1987, et dont l'articulation est beaucoup plus nette depuis 1989. Nous avons passé en revue les éléments dont nous avons fait partie, mais nous ne sommes qu'un petit intervenant dans le grand plan des choses. Même dans une perspective gouvernementale, il y a d'autres ministères—Environnement Canada, Travaux publics Canada—qui ont été mis en cause.

Compte tenu de toutes les précautions en place, et de tous les processus que nous avons appliqués, et à la lumière de la bonne collaboration que nous avons eue et des apports que nous avons faits, nous croyons que nos connaissances scientifiques actuelles permettent de conclure que ce projet peut aller de l'avant et que les mécanismes définis demeureront en place: tous les plans et toutes les étapes de la mise en oeuvre qui seront reliés en tandem avec les préoccupations environnementales et la capacité de redresser les écarts au fur et à mesure, et d'apporter les corrections compensatoires dans le cas des retombées négatives que la mise en oeuvre pourrait avoir sur l'habitat.

Le président: Monsieur Proud, je pense que la réponse est oui.

One final supplementary to Mr. Casey, who was kind enough to be chairman in my absence.

Une dernière question supplémentaire pour M. Casey, qui a bien voulu assumer la présidence en mon absence.

[Texte]

Mr. Casey: It really goes along with what Mr. Proud asked, and that is your comfort level with this project. Certainly the concentration is on the ice; I'd say that's the biggest question most people bring up. But you've answered my questions, which George asked on my behalf, about whether you're comfortable with this as far as DFO goes, and they are certainly probably the most knowledgeable people we have access to. But are you comfortable with the ice situation?

Mr. A. Cormier: Yes. We are comfortable that the systems and the models that have been used by the ice committee are the absolute best technology and science available, and we are satisfied the process is sound.

Again, a bit earlier there was a specific question on ice, and I begged to defer the specific elements of that to the ice committee. I understand they are appearing before you today. I'm sure the ice expertise will have a lot to say on that, and I don't want to circumvent it.

The Chairman: Yes, they will be appearing before us, Mr. Casey, this afternoon. I believe they are our third witnesses.

My colleagues, this will bring to a close our morning's deliberations. I have to do two things. The first is to thank our witnesses very much for their testimony before us today. They will help us in our deliberations. The second is I have every intention of chairing this committee this afternoon at 3:30 p.m., but I have asked Mr. Thompson to sit in during my absence until I get here. The reason is I have another committee I'm on, and I just have to get it started before I come back to you here. I will be with you, my colleagues, this afternoon, but with your agreement Mr. Thompson will be in the chair. Is that agreed? Okay.

This meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1531

The Acting Chairman (Mr. Thompson): I call the meeting to order.

Mr. Worthy, I believe you have something you would like to introduce and have tabled today to be added to this morning's minutes.

Mr. Worthy: Yes, Mr. Chairman. I believe the committee members now have the terms of reference for the fisheries liaison committee for the Northumberland Strait Crossing project in both English and French. I move that the committee accept these documents.

Motion agreed to

The Acting Chairman (Mr. Thompson): We have a witness before us. It's Michael Dadswell from Acadia University.

Welcome to the committee, Michael.

Mr. Michael Dadswell (Associate Professor of Biology, Acadia University): Thank you, Mr. Chairman. I'll try to limit my presentation to about 20 minutes if I can.

My role in the fixed link concept was developed through my involvement with fisheries in the maritimes over the last 20 years. During that period I worked for DFO and was actively involved in the 1978 review of the Canso Causeway and some of

[Traduction]

M. Casey: Elle va dans le sens de la question de M. Proud: votre niveau de confort à l'égard de ce projet. Certes, c'est la glace qui retient toute l'attention; je dirais même que c'est la plus grosse question que la plupart des gens soulèvent. Mais vous avez répondu à mes questions, que George a posées pour moi, à savoir si le MPO est à l'aise avec cela. Ce sont probablement les personnes les plus compétentes auxquelles nous ayons accès. Mais êtes-vous à l'aise pour ce qui est de la glace?

M. A. Cormier: Oui. Nous sommes persuadés que les systèmes et les modèles qu'a utilisés le comité d'experts sur les glaces représentent le fin du fin en technologie et en sciences, et nous sommes persuadés que le processus est viable.

Encore une fois, un peu plus tôt, on a posé une question précise sur la glace, et j'ai demandé d'en renvoyer les éléments spécifiques au comité d'experts sur les glaces. Je crois savoir qu'il comparaît devant vous aujourd'hui. Je suis sûr que ces experts auront beaucoup à dire à ce sujet, et je ne tente pas de m'esquiver.

Le président: Oui, ils comparaitront devant nous, monsieur Casey, cet après-midi. Ils sont notre troisième groupe de témoins.

Chers collègues, nous allons mettre un terme à nos travaux de ce matin. J'ai deux choses à faire. La première, c'est de remercier vivement nos témoins de leur témoignage d'aujourd'hui. Ils faciliteront nos délibérations. La seconde, c'est que j'ai l'intention de présider notre comité cet après-midi à 15h30, mais que j'ai demandé à M. Thompson de me remplacer en attendant que j'arrive. C'est que je siège à un autre comité, et je dois aller y ouvrir la séance avant de revenir. Je serai avec vous, chers collègues, cet après-midi, mais, avec votre accord, c'est M. Thompson qui occupera le fauteuil. D'accord? Très bien.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président suppléant (M. Thompson): La séance est ouverte.

Monsieur Worthy, vous avez un document à nous présenter. Vous l'avez déposé aujourd'hui pour qu'il soit ajouté au compte rendu de la séance de ce matin.

M. Worthy: Oui, monsieur le président. Les membres du comité ont tous reçu, je crois, le mandat du Sous-comité de l'indemnisation du comité de liaison avec les pêcheurs, et ce dans les deux langues officielles. Je propose que le comité accepte ces documents.

La motion adoptée

Le président suppléant (M. Thompson): Nous avons un témoin à entendre. Il s'agit de M. Michael Dadswell, de l'Université Acadia.

Bienvenue au comité, Michael.

M. Michael Dadswell (professeur agrégé de biologie, Université Acadia): Merci, monsieur le président. J'essaierai de limiter mon exposé à 20 minutes.

Si je m'intéresse au concept de l'ouvrage de franchissement, c'est que je travaille dans le domaine des pêches dans les Maritimes depuis 20 ans. Au cours de ces années, j'ai travaillé pour le MPO et j'ai participé activement à l'examen réalisé en

[Text]

the debate that's gone on over the possible impacts of tidal power development in that area. I've also done a fair amount of consulting worldwide on environmental impact assessment of various developments, including atomic power, pulp and paper mill development and a number of others.

In 1988 I was asked to serve as a consultant to the original EARP panel and at that point was involved mostly with potential ice impacts on the lobster population. Since the decision in 1990 to more or less accept the second Ice Committee's comments on the bridge and proceed with it, I have been involved with the P.E.I. fishermen in terms of looking at the possibility of finding new information that might have something to add to this debate.

• 1535

I'll be presenting part of my brief, which the members should have. It's really more of a background paper I wrote for a book that's coming out on the link concept. I will be trying to emphasize certain points raised by the fishermen this morning and the Friends of the Island. Some of my statements will be a partial rebuttal to the rosy picture that has been painted by the DFO representatives.

This morning a statement was made that two groups are interested in this fishery we're talking about that may be affected by the bridge: the fishermen and the DFO. Well, there's actually a third group composed of the people who will benefit from the commercial fishery spin-off. These are mostly small-town business people. They're actually people who help me by sending their children to university.

I have two lobster fishermen's sons in my marine biology classes at Acadia, so I know what kind of environmental and economic impacts can be expected in some ways. Make no mistake about it, the fisheries support the maritimes the same way the grain farmers support the prairies. If anybody lets that fact leave their mind, they're making a mistake. The dollars that are earned in the fisheries are export dollars and not compensation dollars that are going around and around in our economy. They're export dollars that bring money into the Canadian economy, so they're very important.

I would like to read from the background document I have presented to the committee. What I would like to get across, in addition to what the fishermen and the Friends of the Island talked about this morning, are some of the concepts dealing with the long-term impacts that come from this kind of environmental change. Really, it is just a change. Out there a suite of things is happening, meteorologically, oceanographically and biologically. These are continually oscillating back and forth in a kind of a pattern, which all of us like to think we can actually model. Much of the work that has been done on this bridge concept as far as the environment is concerned relates to these models.

One of the initial concepts that must be understood when dealing with human-induced environmental impacts on marine ecosystems is the open aspect of the ocean and the long-term cumulative effects of very small changes. The first of these

[Translation]

1978 dans le cadre du projet de la Levée Canso, ainsi qu'aux discussions des répercussions possibles d'un projet hydroélectrique dans cette région. J'ai aussi travaillé à titre d'expert-conseil international à l'évaluation des répercussions environnementales de divers projets, y compris des projets d'énergie atomique, d'usines de pâte et papier et d'autres projets.

En 1988, on m'a demandé de participer à titre d'expert-conseil au comité initial du PEEE. J'y ai surtout étudié les effets que pourraient avoir les glaces sur les populations de homard. Depuis qu'il a été décidé en 1990 d'accepter, d'une façon relative, les observations du deuxième Comité des glaces sur le pont et de mettre en œuvre ce projet, j'ai travaillé avec les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard à la recherche de nouveaux renseignements qui permettent d'éclairer le débat.

Je lirai certaines parties de mon mémoire, dont les membres du comité devraient avoir copie. Il s'agit en fait d'un article de fond que j'ai écrit en vue d'un livre qui sera publié sur le concept du pont. Je tenterai de mettre l'accent sur certains éléments soulevés par les pêcheurs ce matin ainsi que par le groupe Friends of the Island. Certaines de mes déclarations iront à l'encontre des propos optimistes qu'ont tenus les représentants du MPO.

On a dit ce matin que deux groupes intéressés par les pêches en question seraient probablement touchés par la construction du pont; il s'agit des pêcheurs et du MPO. Il faut en fait ajouter à ceux-là un troisième groupe composé des gens qui profitent indirectement de la pêche commerciale. Il s'agit surtout des commerçants des petits villages. Ces gens me sont utiles, car ils envoient leurs enfants à l'université.

Parmi les élèves du cours de biologie marine que j'enseigne à l'Université Acadia, on compte deux fils de pêcheurs de homard. C'est pourquoi je connais les répercussions environnementales et économiques auxquelles on peut s'attendre dans le cadre de ce projet. Faites attention, les pêcheurs sont aux Maritimes ce que les producteurs de céréales sont aux Prairies. Toute personne qui ne tiendrait pas compte de cette vérité serait dans l'erreur. Les pêches rapportent des dollars d'exportation et non des dollars d'indemnisation, qui circulent à l'infini dans notre économie. Ces dollars d'exportation constituent un apport à l'économie canadienne, c'est pourquoi ils sont très importants.

Permettez-moi de lire maintenant le document que j'ai présenté au comité. En plus de ce qu'ont dit les pêcheurs et le groupe Friends of the Island ce matin, j'expliquerai certains concepts relatifs aux conséquences à long terme de ce type de changement dans l'environnement. En fait, ce n'est qu'un changement. Il y a déjà des changements constants aux niveaux météorologique, océanographique et biologique. Les conditions oscillent constamment selon un modèle que, croyons-nous, nous sommes en mesure de discerner. Du point de vue environnemental, la majeure partie du travail réalisé au sujet du pont porte sur de tels modèles.

Les concepts qu'il faut comprendre d'entrée de jeu lorsqu'on parle de répercussions environnementales d'origine humaine sur les écosystèmes marins sont les suivants: l'aspect "ouvert" des océans du monde et les effets cumulatifs à long

[Texte]

relates to the fact that over large regions of the ocean there are few, if any, barriers to the movement of water and organisms. This leads to a strong degree of interrelationship among physical characteristics such as tides, currents, salinity, water temperature and fish stocks. The long-term cumulative effects of small environmental changes have the potential to change the ecosystem structure and alter the occurrence and abundance of organisms in these systems. The committee should remember those two points: open aspect of the ocean and cumulative effects.

There are many fish stocks that migrate between oceanographic systems and over considerable distances. One thing that must be borne in mind is that even though this bridge is being built in a very small area of the Northumberland Strait, the potential is there that it's long-term cumulative effects may actually impact an area much larger than that. Bluefin tuna, for instance, which spend the summer in the Gulf of St. Lawrence and migrate through that area, are in the Caribbean during the winter. Things that happen in the Caribbean affect the Northumberland Strait fishermen. Things we do in Northumberland Strait are going to affect fishermen in places like Cape Breton, the outer coast of Nova Scotia, northern New Brunswick and maybe even the region of the Quebec Peninsula and the Gaspé. There is this long-term, long-range type of impact.

The interrelationship between ocean current systems and fisheries was clearly demonstrated by the effects of the Canso Causeway on the lobster stock of Chedabucto Bay in eastern Nova Scotia. Construction of the causeway stopped the flow of water and lobster larvae from the Gulf of St. Lawrence to Chedabucto Bay. Studies by DFO people—and I was among them when I worked for DFO—and other DFO scientists since then have estimated that the reduction to lobster recruitment was around 60%. Lobster landings in Chedabucto Bay declined by 95% between 1955 and 1975, and because the oceanographic system itself has been so seriously damaged there, this low level of lobster landings has remained well into the 1990s and continues to this day.

• 1540

Conservatively, the economy of Nova Scotia has suffered a loss of about \$60 million to \$100 million just through the lobster impact alone. If you start bringing in changes in the haddock fishery and the pollack fishery, and take into account the fact that tuna used to migrate through Canso Causeway and were available to the fishermen in that area, the economic impact is pretty significant.

The net effect can easily be seen in communities along eastern Nova Scotia, north of Halifax. They've suffered extreme economic hardship because of this. Towns like Canso itself are virtually closed down. In short, the construction of a bridge could have effects over a far larger area than the 14-kilometre distance on either side of the proposed bridge that has been identified in the GIE, the generic initial environmental evaluation aspect, as an area of concern.

[Traduction]

terme des petites modifications. Le premier concept se définit ainsi: sur de grandes régions de l'océan, le mouvement de l'eau et des organismes n'est entravé que par de rares obstacles, ce qui mène à une interrelation très étroite entre les caractéristiques physiques comme les marées, les courants, la salinité et la température de l'eau, ainsi qu'à une interdépendance entre les régions au chapitre des stocks de poisson. Les effets cumulatifs à long terme des petites modifications environnementales sont susceptibles de changer la structure de l'écosystème et d'avoir une influence sur l'existence et l'abondance d'organismes dans ces systèmes. Le comité doit garder ces deux concepts à l'esprit, d'abord le caractère ouvert de l'océan et celui des effets cumulatifs.

Bien des stocks de poisson migrent sur des distances considérables d'un bassin océanographique à l'autre. Il faut se rappeler que même si le pont n'est construit que dans une zone très petite du détroit de Northumberland, il est possible qu'il ait en fait des effets cumulatifs à long terme sur une zone beaucoup plus vaste. Le thon rouge, par exemple, qui passe l'été dans le Golfe du Saint-Laurent, nage au large des Antilles durant l'hiver. Par conséquent, la situation dans les Caraïbes influe sur les pêcheurs du détroit de Northumberland. Ce qui se fait dans ce détroit touchera les pêcheurs du Cap-Breton, des côtes de Nouvelle-Écosse, du nord du Nouveau-Brunswick et peut-être même de la péninsule du Québec et de Gaspé. Cela peut avoir ce type d'effet à long terme, sur de très grandes distances.

L'interrelation entre les courants océaniques et les pêcheries a été clairement démontré par les effets de la levée de Canso sur les stocks de homard de la baie Chédabouctou et de l'est de la Nouvelle-Écosse. La construction de la levée a interrompu la circulation de l'eau et celle des larves de homard entre le Golfe du Saint-Laurent et la baie Chédabouctou. Des études réalisées par les fonctionnaires du MPO—j'ai fait partie de ce groupe lorsque j'étais à l'emploi de ce ministère—et d'autres scientifiques du MPO ont depuis évalué à environ 60 p. 100 la réduction du taux de recrutement de homard. Les prises de homard débarquées dans la baie Chédabouctou ont baissé de 95 p. 100 entre 1955 et 1975 et sont demeurées faibles jusqu'à nos jours, en raison des dommages graves qu'a subis le bassin océanique lui-même.

On a avancé que les pertes subies par l'économie de la Nouvelle-Écosse en raison de ses prises perdues se chiffraient à environ 60 millions à 100 millions de dollars, ce qui est une estimation prudente. Si on ajoute à ce chiffre la diminution des prises d'aiglefin et de goberge et si on tient compte du fait que le thon migrerait habituellement en passant par la région de la levée de Canso, où il était possible de les pêcher, les conséquences économiques sont très importantes.

Ce qui est certain, c'est que des collectivités situées le long de la côte est de la Nouvelle-Écosse ont dû traverser des périodes de difficultés économiques extrêmes. En résumé, la construction d'un pont pourrait avoir des répercussions sur une région beaucoup plus grande que les 14 kilomètres situés de chaque côté du pont projeté, que les responsables ont déterminé comme région de préoccupation dans leur évaluation environnementale initiale.

[Text]

None of the studies carried out for the GIE examine any of these possible far-field effects on the biotic community of the Gulf of St. Lawrence and the maritime region.

Cumulative effects were a concern to the EARP panel during its assessment of the proposed bridge concept. Their importance was played down in the GIEs and was given only cursory attention. Cumulative effects are similar to compound interest. They do not seem large at the time, but in time they are capable of major impact. American oysters occur in and support a valuable fishery in the southern Gulf of St. Lawrence, primarily in the Northumberland Strait region.

The oyster fishery exists because 7,000 years ago—and this is getting into another area—sea temperatures along the coast of Nova Scotia were about 3° to 5° centigrade warmer than at present, allowing the species to spread north from south of Cape Cod after deglaciation. Since then, sea temperatures have declined and the oyster population in the Gulf of St. Lawrence has become separated from the rest of the species range.

Except in the southern Gulf of St. Lawrence and a small population in the Bras d'Or Lakes region of Cape Breton, oysters are not found north of southern Maine in harvestable quantities, although adult oysters can live if transported to these regions. The problem is that oysters require the accumulation of a certain level of thermal units and summer temperatures above 20 degrees centigrade in order to spawn.

Subtle, long-term climatic changes and variations can cause significant changes in fisheries. There has been a considerable amount of work done on this by various scientists in the United States, Canada and other parts of the world.

The potential impact of bridge construction in Northumberland Strait can be examined from two viewpoints. Short-term effects, with the proper database and a full knowledge of construction procedures, can probably be predicted with a reasonable degree of probability. Long-term effects may be very subtle at first and are extremely difficult to predict with certainty.

Short-term effects are likely to be readily noticeable. They are the ones that most of you can sit down and think about right away, such as dynamiting in order to build piers, sedimentation in the water and these sorts of things. They'll only operate generally within the near-field region of the bridge, a few tens of kilometres away.

Long-term effects are likely to go unnoticed for a number of years. Their impact could be devastating to some sectors of the fishery and are likely to occur in distances up to 1,000 kilometres away from the bridge.

The best example I can think of in easily understandable terms is acid rain. Here we have a situation where an environmental impact has very subtly changed the entire environmental balance all over the eastern part of North America, coming from small-point sources that put a fair amount of sulphur dioxide and so forth into the atmosphere.

[Translation]

Aucune des études effectuées au cours de l'évaluation environnementale initiale n'a examiné la possibilité d'effets sur la communauté biotique à une grande distance dans le Golfe du Saint-Laurent et la région des Maritimes.

Les effets cumulatifs étaient considérés comme préoccupants par la commission au moment de son évaluation du concept projeté pour la construction du pont. Leur importance a été minimisée dans les études environnementales initiales, où l'on a accordé qu'une attention superficielle aux effets possibles sur l'écosystème marin. Les effets cumulatifs sont semblables à des intérêts composés. Ils ne semblent pas importants, mais peuvent avec le temps avoir des répercussions majeures. L'huître américaine génère une importante industrie de la pêche dans le sud du Golfe du Saint-Laurent, surtout dans la région du détroit de Northumberland.

La pêche des huîtres n'est possible que parce que, il y a 7 000 ans—et l'on s'engage maintenant dans un autre domaine—les températures de l'eau de mer le long de la côte de la Nouvelle-Écosse étaient de 3 à 5 degrés Celsius plus chaudes qu'à l'heure actuelle, ce qui a permis aux espèces qui se reproduisaient généralement au sud de Cape Cod de s'étendre vers le nord après la fonte des glaciers. Depuis, les températures de l'eau de mer ont chuté, et les populations d'huîtres du golfe ont été coupées du reste de l'espèce.

À l'exception des espèces que l'on retrouve dans le sud du Golfe du Saint-Laurent et d'une population qui vit dans le lac Bras-d'Or à Cap-Breton, on ne trouve pas d'huîtres au nord de la partie sud du Maine, du moins pas en quantités récoltables, même si les huîtres adultes peuvent survivre si on les transporte dans des régions où l'eau est plus froide. Le problème, c'est que l'huître exige l'accumulation d'un certain nombre d'unités thermiques et des températures estivales supérieures à 20 degrés Celsius pour pouvoir se reproduire.

En outre, des variations climatiques à long terme subtiles peuvent modifier grandement les pêches. De nombreux travaux ont été réalisés à ce sujet par divers scientifiques des États-Unis, du Canada et d'autres parties du monde.

On peut examiner selon deux points de vue les répercussions possibles de la construction d'un pont au-dessus du détroit de Northumberland: les effets à court terme, qu'on peut probablement prédire avec un degré de probabilité raisonnable, si on possède des données adéquates et une connaissance exhaustive des méthodes de construction; les effets à long terme, qui peuvent être subtiles au départ et être extrêmement difficiles à prédire avec certitude.

Les effets à court terme sont susceptibles d'être manifestes. Il est possible de les prédire rapidement. Par exemple, le dynamitage nécessaire à la construction des piliers occasionnera une sédimentation et d'autres problèmes de ce type. Ces effets se produiront probablement à proximité du pont, à quelques dizaines de kilomètres.

Les effets à long terme sont susceptibles de passer inaperçus durant un certain nombre d'années, d'avoir des répercussions dévastatrices dans certains secteurs de la pêche et de se produire tant à proximité qu'à grande distance, jusqu'à 1 000 kilomètres du pont.

La meilleure illustration que l'on puisse donner pour comprendre ces effets, c'est les pluies acides. Ces pluies, qui ont changé subtilement tout l'équilibre environnemental dans l'est de l'Amérique du Nord, viennent de l'émission de grandes quantités de dioxyde de soufre et d'autres produits dans l'atmosphère à partir de sources de faible ampleur.

[Texte]

You have to think of the bridge as something like that. There is the potential there for it to be this small-point source of change that would change things over a greater distance.

● 1545

Now, many of the near-field effects have been fairly adequately addressed in the GIE. These include a loss of domestic habitat because of pier construction, the impact of sedimentation, the impact of construction activity on fish and fishermen, and the impediment to fishing caused by delayed ice-out, which could be a direct effect that's going to take place immediately. I really don't want to go into those things because those are the points the fishermen brought up this morning and those are mainly the points that were brought up by Friends of the Island.

Now, what I would like to go into are the subtle changes that are caused by the presence of the bridge, those that will likely cause cumulative changes over a significant long-term period that will create long-term effect.

Probably among the possible scenarios, the worst is the potential for a longer ice season in the strait. Most organisms exist within narrow ecological confines, and the distribution and abundance of the populations can change dramatically because of very small environmental changes. This is particularly so when species are at the extremes of their natural range. People have to remember that the Northumberland Strait ecosystem is a very different ecosystem from most of the rest of the east coast of Canada.

In the southern Gulf of St. Lawrence and Northumberland Strait in particular, there are atypical oceanographic conditions during summer when compared to the rest of the Canadian maritimes. Because of shallow depths, restricted tidal circulation, and a proximity of large land masses, average sea surface temperatures are above 18° centigrade and the onset of the warm water period is early, even though the beginning of ice-free period is often later. What has happened is that populations of organisms that normally occur only further south, in fact in most cases Cape Cod and south, are found within this area and are commercially exploitable. These include American oysters, hard clams, mercenaria and probably the most productive lobster population in the entire Canadian maritimes.

Now, the rate or the danger of the long-term cumulative effects of the bridge is probably greatest with respect to the interrelationship between the rate of spring warming and the total accumulation of thermal units during the summer. In other words, if we find that there are problems with ice models and the ice models do not accurately predict how long the ice is going to stay, then what we could be dealing with is a situation where we're going to lose a fair part of our economically viable fisheries in this region since this situation occurs irregularly under present conditions. It happened actually only twice in the period from 1969 to 1987; it obviously happened in 1961 and it has a good likelihood of happening this year.

[Traduction]

C'est dans cette optique qu'il faut considérer le pont. Il est possible qu'il constitue une source ponctuelle de changements qui se répercuteront sur de grandes distances.

Les effets à court terme proximaux de la construction et de la présence du pont ont fait l'objet d'un traitement très adéquat dans l'évaluation initiale soumise à la commission. Ils comprennent notamment la perte d'un habitat benthique découlant de la construction des piliers, l'impact de la sédimentation causée par la construction, l'impact de l'activité de construction sur le poisson et les pêcheurs, et les périodes de pêche perdues en raison d'un retard possible de la débâcle, effet direct qui serait immédiatement constatable. Je n'entrerai pas dans les détails, puisque c'est de cela dont les pêcheurs ont parlé ce matin et que ce sont aussi en majorité les arguments qu'ont fait valoir le groupe Friends of the Island.

Permettez-moi de passer maintenant aux changements subtiles qu'occasionnera la présence du pont, changements susceptibles d'avoir des effets cumulatifs sur une période suffisamment longue et de provoquer des effets à long terme.

Parmi les scénarios qui ont été envisagés, le plus grave est probablement la probabilité que le détroit soit recouvert de glace pendant plus longtemps chaque année. La plupart des organismes vivent selon des limites écologiques étroites, et la distribution et l'abondance des populations peuvent changer de façon dramatique si l'environnement subit même de petites modifications. C'est particulièrement le cas lorsque les espèces vivent dans un habitat dont les conditions se situent à l'extrême limite de leur tolérance naturelle. Il faut se souvenir que l'écosystème du détroit de Northumberland est très différent de celui du reste de la côte est canadienne.

Le sud du Golfe du Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, en particulier, présentent des conditions océanographiques atypiques durant l'été comparativement au reste des provinces maritimes. Les eaux peu profondes, le courant de marée restreint et la proximité de grandes étendues de terre portent la moyenne des températures estivales à la surface de l'eau à plus de 18 degrés Celsius, et la période de réchauffement de l'eau commence plus tôt, même si l'interglaciaire commence souvent plus tard que dans le reste des Maritimes. En fait, on retrouve dans cette région des populations d'organismes qu'on ne retrouve habituellement pas au nord de Cape Cod. Ces populations sont exploitables sur le plan commercial. On y trouve des populations d'huîtres américaines, de palourdes américaines et la population sans doute la plus productive de homard de toutes les Maritimes.

Le danger des effets cumulatifs à long terme du pont est probablement encore plus élevé pour ce qui est du lien entre la rapidité avec laquelle l'eau se réchauffe au printemps et l'accumulation totale d'unités thermiques durant l'été. Autrement dit, si le modèle d'englacement ne permet pas de prévoir avec suffisamment de précision combien de temps les glaces resteront, nous pourrions perdre une bonne partie des pêches économiquement viables de cette région, puisque le phénomène n'est pas fréquent dans les conditions actuelles. En fait, il ne s'est produit que deux fois entre 1969 et 1987; il s'est produit en 1961, comme on le sait bien, et il est bien probable qu'il se produise de nouveau cette année.

[Text]

The warm-adapted populations are not significantly impacted because production losses, higher levels of mortality, and lower recruitment during cold years are regained in average or warmer years. If the average ice-out period is shifted even by a small amount in the springtime, then the cumulative losses of production and recruitment over time could either reduce or eliminate these populations. And I'm talking about changes that would be very small in magnitude; in other words, 10 days of temperatures that are maybe 2° centigrade less than average.

One population that hasn't even been considered in this whole argument is the oyster population. Most people are probably not familiar with the fact that the commercial oyster population and production in P.E.I. depends largely on Summerside Harbour, which is only a few kilometres upstream of the bridge. Fishermen on the northern part of P.E.I., where they do most of the oyster grow-out, have to come down to Summerside every summer to get reasonable amounts of juvenile oysters that they can move to their leases. If you start reducing the average temperatures in this area by even a small amount through ice accumulation, that oyster population, which supports the rest of the production, will lose its ability to recruit successfully and the oyster industry on Prince Edward Island could collapse because of it.

• 1550

The lobster fishery may be even more impacted by lowering of temperature. What that will do is lower overall production during one year. It could affect the recruitment of juveniles to the populations. A paper done in 1936, believe it or not, pointed to the fact that all the large female lobsters in the Northumberland Strait region that were part of what is known as the recruitment cell caused by the current system in that area migrate to the area just south of Charlottetown in Hillsborough Bay.

Now, this is a very different area in that fishery. The large female lobsters are in that region. They're bearing eggs. They come there in order to get the warm water benefits and also so that when they release their larvae and they drift downstream in the current system, they will not drift completely away from what is known as the recruitment cell. This population of big females is only, again, a few kilometres downstream from the bridge, but it has been more or less completely ignored in this whole environmental assessment process.

Those are just two things, and if you had the time you could come up with a number more. Many of the committees involved, in some way, except for the original EARP panel, see little or no potential impact. They are forgetting that the Northumberland Strait is a fragile system. Projects such as the Canso Causeway, the development of the marsh system in the upper end of the Bay of Fundy, hydroelectric development in New Brunswick, budworm spraying, tidal power at Annapolis Royal in Nova Scotia, have all led to small changes in the ecosystem which are affecting fisheries. What this does is lead to a systematic destruction of the economic basis for the fisheries in the maritimes.

[Translation]

Les populations de climat chaud ne sont pas vraiment touchées parce que la diminution de la production, les taux plus élevés de mortalité et le recrutement moins important pendant les années froides sont récupérés dans les années moyennes plus chaudes. Si la date moyenne de la débâcle est plus tardive au printemps, une perte cumulative et permanente de production et de recrutement pourrait, avec le temps, réduire, voire faire disparaître, ces populations. Ces changements seraient de très faible ampleur; par exemple, la température pourrait être de deux degrés inférieure à la moyenne pendant 10 jours.

Dans toute cette discussion, il y a une population qui a été laissée de côté, c'est-à-dire la population d'huîtres. La plupart des gens ne savent pas que la population et la production commerciale d'huîtres à l'Île-du-Prince-Édouard dépendent en grande mesure du port de Summerside, situé à quelques kilomètres seulement en amont du pont. Les pêcheurs du nord de l'Île-du-Prince-Édouard, région où se trouvent la majeure partie des cultures d'huîtres, doivent se rendre à Summerside chaque été pour obtenir des quantités suffisantes d'huîtres jeunes qu'ils peuvent installer dans leurs élevages. Si l'accumulation de glace provoque une diminution même faible des températures moyennes dans cette région, cette population d'huîtres, qui soutient le reste de la production, ne se reproduira plus suffisamment pour permettre un bon recrutement, et l'industrie de l'huître de l'Île-du-Prince-Édouard pourrait s'écrouler de ce fait.

La pêche au homard peut encore davantage souffrir d'un refroidissement des températures. En effet, cela fera baisser la production d'une année. Cela pourrait également toucher le recrutement de jeunes homards. Croyez-le ou non, en 1936, des chercheurs ont constaté que les grosses femelles de la région du Détroit de Northumberland faisaient partie, à cause des courants dans la région, d'une cellule de recrutement et migraient vers la zone au sud de Charlottetown, dans la baie de Hillsborough.

Or, c'est une zone toute différente pour la pêche. On trouve de gros homards femelles dans cette zone. Elles vont jusque-là pour profiter des températures plus chaudes, mais également pour que les larves dérivent en aval du courant, mais pas trop loin pour qu'elles ne sortent pas de la cellule de recrutement. Cette population de grosses femelles, je le répète, se trouve à quelques kilomètres en aval du pont projeté. Pourtant, on n'en a guère tenu compte dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.

Voilà seulement deux aspects de la question et si vous aviez davantage de temps, on pourrait parler d'autres aspects. La plupart des comités intéressés, sauf le premier comité d'évaluation environnementale, voient très peu ou pas d'incidences possibles. Ils oublient que le détroit de Northumberland est un écosystème fragile. Des projets comme la Levée de Canso, l'aménagement des marais au bout de la baie de Fundy, les projets hydroélectriques au Nouveau-Brunswick, les épandages d'insecticides contre la tordeuse, l'exploitation de l'énergie marémotrice à Annapolis Royal, en Nouvelle-Écosse, ont tous provoqué de petits changements dans l'écosystème qui ont une influence sur la pêche. Cela mène à une destruction systématique de la base économique des pêches des Maritimes.

[Texte]

Each fishery is relatively small and rather particular to itself. There are some very large ones, of course, like the cod fishery off Newfoundland and the herring fishery off southwest Nova Scotia, but generally they're small and fisherman have to exploit a number of fisheries in order to make a living. It's like bricks in a wall. You can only remove so many of them before the wall falls down, and I would say in the maritimes now we're getting close to the point of the wall falling down. Every change that goes into the area is going to knock out one more brick in that fishery situation, and pretty soon we could have most of the fishermen on permanent compensation, which isn't a very nice picture.

I'd like to finish with a short story, and it relates to my opinion regarding the role DFO has played in this process. I used to work with many of the scientists involved in the original 1954 assessment of the Canso Causeway. I'm a little bit older than I look. Even in 1965, 10 years later, when they gathered to discuss the causeway concept at P.E.I., they saw or wished to see no impact from the Canso Causeway because it was then just starting to happen. It took 7 to 10 years for the real impact of the Canso Causeway to manifest itself.

So they actually said there would be no problem building a causeway to P.E.I., and unluckily in that case, it was the Islanders who stopped it because the loss of their herring fishery was fresh in their minds. So here we have the scientists playing exactly the same role as the scientists who said go ahead are playing in this debate, and we have the fisherman playing almost the same role as they did at the time, and at that time, for one reason or another, the fishermen won.

Scientific predictability in these long-term situations is very low, and I don't think any scientist will argue about that. Even with this in mind, DFO has failed to go out and gather data that might help clarify the whole situation. They have had since 1986 to look at the scallop fishery in the Northumberland Strait, the lobster fishery, the herring fishery, and the oceanographic information that only they really have the ability to look at. They're the ones who have the ships, the scientists and so forth that could help us make an informed decision.

In fact, the scientists who were originally involved in the CAFSAC assessment, which you probably have as part of your document pile, who said at the time they didn't think the bridge was a good idea, have effectively been muzzled and removed from the debate. What has happened is that DFO has completely failed to support their clients, the fishermen, and protect the interests of the maritimes.

• 1555

Basically, what has happened is that the complete environmental impact assessment process has been gone by. The panel was ignored. Does Canada really want to be presented to the world as a leader in environmental ideas? We are the ones who had a president and vice-president, or whatever, in that Rio de Janeiro conference.

The Chairman: President. Mr. Strong.

[Traduction]

Chaque type de pêche a une ampleur relativement faible et ses caractéristiques propres. Il y en a d'importantes, comme la pêche à la morue au large de Terre-Neuve, la pêche au hareng au sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Les autres sont de petite taille et les pêcheurs doivent exploiter plus d'un type des ressources halieutiques pour subvenir à leurs besoins. On pourrait faire une comparaison avec les briques d'un mur. On ne peut enlever qu'un certain nombre de briques avant que le mur tombe. Je dirais que dans les Maritimes, on arrive près du point où tombera le mur. Chaque changement fera tomber une autre brique et bientôt, la majorité des pêcheurs recevront une indemnisation permanente. Ce serait un triste tableau.

Je vais terminer avec une petite histoire, celle du rôle que le ministère des Pêches et Océans a joué à mon avis dans ce processus. J'ai travaillé autrefois avec nombre de scientifiques qui ont participé à l'évaluation de 1954, pour le projet de la Levée de Canso. Je suis plus vieux que je n'en ai l'air. Même en 1965, 10 ans après, lorsqu'ils se sont réunis pour parler de la construction éventuelle d'une levée vers l'Île-du-Prince-Édouard, ils ne voulaient voir ou ne voyaient aucune incidence à la construction de la levée de Canso, parce qu'elles commençaient seulement à se faire sentir. Il a fallu sept ou 10 ans pour que les conséquences réelles de la construction de la Levée de Canso se manifestent.

Ils se sont donc prononcés en faveur de la construction d'une levée vers l'Île-du-Prince-Édouard. Dans ce cas-là, malheureusement, les insulaires ont protesté, ayant encore à l'esprit la perte de leur pêche au hareng. Les scientifiques jouent exactement le même rôle qu'à l'époque, se prononçant en faveur du projet, et les pêcheurs jouent également presque le même rôle. À l'époque, toutefois, pour une raison ou une autre, les pêcheurs ont gagné.

Il est très difficile de faire des prévisions scientifiques à long terme dans ce genre de situation. Aucun scientifique ne le contestera. Malgré cela, Pêches et Océans n'a pas recueilli les données qui auraient pu nous aider à bien comprendre toute la situation. Depuis 1986, le ministère aurait pu étudier la pêche à la pétoncle dans le Détroit de Northumberland, la pêche au homard, la pêche au hareng, et les informations océanographiques que lui seul aurait pu examiner. C'est le ministère qui a les bateaux, les scientifiques et tout ce qui peut nous aider à prendre une décision éclairée.

D'ailleurs, les scientifiques qui ont participé initialement à l'évaluation par le CSCPCA, dont vous avez probablement reçu copie, ont déclaré que le pont n'était pas une bonne solution, mais ils ont depuis été muselés et écartés des discussions. En fait, le ministère a échoué parce qu'il n'a pas donné son appui à ses clients, les pêcheurs, et parce qu'il n'a pas protégé les intérêts des provinces Maritimes.

On pourrait donc dire qu'en gros, le processus d'évaluation des incidences environnementales a été négligé. On a fait fi des conclusions du comité. Le Canada tient-il réellement à sa réputation mondiale de leader dans les questions environnementales? C'est nous qui avons un président et un vice-président, ou quelque chose comme ça, à la Conférence de Rio de Janeiro.

Le président: Un président, M. Strong.

[Text]

Mr. Dadswell: Mr. Strong, that's right. We are supposed to be put before the world as this environmentally concerned country, and here we are going ahead without very good information. I'm really saying we're going ahead without very good information to do something that may create a widespread impact in the maritimes. Why did we spend our money to send representatives to Ottawa if we ignore the legislation they put in place? That's basically what's happening in this case.

I really think here, as a committee, your decision is to decide whether there is a short-term gain that's going to counteract a long-term impact, and whether the fisheries are more important in the maritimes or the continual process of trying to put dollars into the economy there through short-term make-work projects.

Thank you.

The Chairman: Thank you for your testimony, sir.

We have a little bit of time left. My colleagues, do you have any questions you'd like to put to Mr. Michael Dadswell?

Mr. McGuire: Mr. Dadswell, if the judge in whose hands this decision is right now says that the government has followed the legislation—you claim they haven't but she says they have—would you then be satisfied that the bridge should go ahead?

Mr. Dadswell: No, because I think I understand, or I'm a little bit more inside what's going on than the judge has been. The judge is obviously listening to arguments that are summaries, and summaries are fine but they really don't give you the nitty-gritty of what's been going on.

There has been plenty of time since 1986 to look at potential environmental impacts and on the goodness, we'll say, of the data that's being put forward. I, and I think my colleague who's coming up next, will tell you that the data being used and that is therefore what is presented as information in the court is not good data and is not complete. The reason that's the case is because the environmental impact assessment was not done properly.

Mr. McGuire: If she agrees with you, and there is an EARP panel struck and their conclusion is that it's okay to build the bridge, would you then support it?

Mr. Dadswell: That's a difficult question. I think what I would like to see is what was brought up this morning; all the options put back on the table and each of those looked at for their environmental impacts and potential benefits.

Mr. McGuire: You mention the Canso Causeway, and that was discussed at some length this morning. There is quite a difference between a causeway and a bridge.

Mr. Dadswell: Oh, yes.

Mr. McGuire: But you're saying that even so, there still will be extensive environmental damage in the long term.

Mr. Dadswell: I only use the Canso Causeway as an analogy in terms of the way long-term cumulative effects take hold in ecosystems. I could bring you up the example of a bridge that's causing widespread impact now, and it's taken 80 years for it to take place. The Key Bridge between southern Florida and Key West was built during the 1920s and 1930s. In the last 10 years the coral reef in Pennecamp National Park off that coast has completely died, and it's taken that long for the impact of

[Translation]

M. Dadswell: Exactement, M. Strong. Nous sommes censés être pour le milieu international un pays qui se préoccupe de l'environnement, et voilà que nous allons de l'avant sans avoir de bonnes informations. Je veux dire sans que nous ayons de bonnes informations pour réaliser quelque chose qui pourrait avoir des répercussions très larges dans les Maritimes. Pourquoi payer pour envoyer nos représentants à Ottawa si nous ne tenons aucun compte des lois qu'ils adoptent? C'est essentiellement ce qui est arrivé dans ce cas-ci.

En tant que comité, vous avez à décider si les résultats à court terme vont compenser pour les répercussions à long terme, si les pêches sont plus importantes dans les Maritimes que le processus continu d'injection de fonds dans l'économie par la création artificielle d'emplois ponctuels.

Merci.

Le président: Merci pour votre témoignage, monsieur.

Il nous reste un peu de temps. Chers collègues, avez-vous des questions à poser à M. Michael Dadswell?

M. McGuire: Monsieur Dadswell, si le juge à qui l'on a confié cette décision estime que le gouvernement s'est conformé à la loi, même si vous pensez le contraire, vous opposeriez-vous à la construction du pont?

M. Dadswell: Oui, parce que j'en comprends davantage que le juge, parce que je connais mieux la situation. Le juge doit écouter des arguments qui ne sont que des résumés, qui ne font pas comprendre les détails de la situation.

Il y a eu bien suffisamment de temps depuis 1986 pour examiner les incidences environnementales potentielles et l'exactitude, disons, des données présentées. Comme mon collègue le prochain témoin, je peux vous dire que les données utilisées et qui sont présentées au juge à titre d'information ne sont pas exactes et ne sont pas complètes, tout simplement parce que l'évaluation des incidences environnementales ne s'est pas déroulée convenablement.

M. McGuire: Si madame le juge est d'accord avec vous, qu'un comité d'évaluation des incidences environnementales est nommé et que d'après ses conclusions, on peut construire le pont, seriez-vous d'accord?

M. Dadswell: C'est une question difficile. Ce que je voudrais, c'est ce dont nous avons parlé ce matin. Il faudrait examiner toutes les solutions possibles, en fonction de leurs incidences environnementales et de leurs avantages possibles.

M. McGuire: Vous avez mentionné la Levée de Canso dont nous avons beaucoup parlé ce matin. Il y a toute une différence entre une levée et un pont.

M. Dadswell: Bien entendu.

M. McGuire: Mais vous dites tout de même qu'il y aura des dommages environnementaux importants à long terme.

M. Dadswell: J'ai donné l'exemple de la Levée de Canso en pensant aux effets cumulatifs à long terme pour un écosystème. Je pourrais vous parler d'un autre pont qui a eu des effets environnementaux importants, qui ont pris 80 ans à se manifester. Le pont Key entre le sud de la Floride et Key West a été construit entre les années vingt et les années trente. Au cours des 10 dernières années, le récif de corail du Parc national Pennecamp, sur cette côte, est mort. Il a fallu tout ce temps

[Texte]

the bridge, which seems to be affecting the flow of water in that area, to cause the environmental impact. The environmental impact has finally occurred.

• 1600

The Canso Causeway was much the same way. It took 10 years or more before the impact was really felt; before the fishery began to collapse, which it did do. The bridge could do the same thing; one example, the oysters; second example, maybe the lobsters. This long-term cumulative effect takes a long time to manifest itself and it is very hard to predict.

Mr. McGuire: The strait lobster fishery did rebound. It is—

Mr. Dadswell: You are talking about on the upstream side of the Canso Causeway, which is a completely different situation. The Chedabucto Bay fishery in Guysborough County on the downstream side has remained collapsed right up to this present time.

Mr. McGuire: Do you have any extensive knowledge on how the lobsters actually behave?

Mr. Dadswell: I believe so.

Mr. McGuire: You will find lobsters that are tagged on the north shore ending up on the south shore.

Mr. Dadswell: North shore of where?

Mr. McGuire: Prince Edward Island. You will find lobsters in the same area that don't move very far.

Mr. Dadswell: That makes quite a bit of sense. Both of those situations occur, but what basically happens is that when you have an oceanographic current system where the net movement of water is in one direction over a period of time, and in Northumberland Strait and the Canso Causeway once upon a time it was that way, then what happens is that populations using these current systems have to develop what are known as recruitment cells and these are essentially a way of closing the population biology.

If something like a lobster releases larvae into the water which drift downstream in the currents, then there has to be a mechanism within that population's characteristics to move itself back upstream, otherwise the whole thing would flow out the other end.

Now, when you start looking at P.E.I., the current system there is such that there is a current that comes into Egmont Bay on the southern side of Prince Edward Island, at the western end, flows around the northern end of the island and then along the northern shore. That is one complete recruitment system, so lobsters from the northern shore will move down into Egmont Bay and actually over to the coast of New Brunswick.

What happened in the Canso Causeway situation was the current used to flow through Canso Strait in one direction and then down the eastern shore of Nova Scotia. Obviously, the lobsters had developed a strategy whereby they moved upstream against that current and into the Canso area and that larvae from Northumberland Strait actually fed through into Chedabucto Bay. That's what the work has shown, that about 60% of the recruitment to Chedabucto Bay used to come from Northumberland Strait, and when they built the causeway it stopped that. It changed the whole ecosystem there and the strategy that the lobsters had evolved over a long period of time was useless to them.

[Traduction]

pour que l'effet du pont se fasse sentir, soit son effet sur le courant dans cette zone. Mais l'effet environnemental s'est finalement produit.

C'est un peu la même chose pour la levée de Canso. Il a fallu 10 ans ou plus avant que se manifestent ses répercussions, avant que la pêche ne s'effondre. Le pont pourrait avoir le même effet, par exemple, sur les huîtres, ou peut-être sur le homard. Les effets cumulatifs à long terme ne se voient pas immédiatement et sont très difficiles à prévoir.

Mr. McGuire: Mais la pêche au homard dans le détroit s'est améliorée. Elle est. . .

Mr. Dadswell: Vous parlez de la pêche en amont de la Levée de Canso, une situation tout à fait différente. La pêche dans la baie de Chédabouctou, dans le comté de Guysborough, en aval, n'a pas encore repris.

Mr. McGuire: Avez-vous une bonne connaissance du comportement des homards?

Mr. Dadswell: Je le crois.

Mr. McGuire: On a constaté que des homards étiquetés sur la côte nord se retrouvaient sur la côte sud.

Mr. Dadswell: La côte nord de quoi?

Mr. McGuire: De l'Ile-du-Prince-Édouard. Par ailleurs, certains homards de la même zone ne se déplacent presque pas.

Mr. Dadswell: C'est tout à fait logique. Ces deux situations se produisent. Lorsqu'un courant océanographique produit un mouvement net dans une direction pendant une certaine période, comme c'est le cas dans le détroit de Northumberland et comme ce l'était, autrefois, là où il y a la levée de Canso, les populations utilisant ces courants créent des cellules de recrutement, afin de contenir le groupe.

Si des larves de homard sont libérées dans un courant qui coule vers l'aval, il doit y avoir un mécanisme caractéristique de cette population pour qu'elle revienne en amont, autrement, toute la population se retrouverait plus loin en aval.

Prenons l'Ile-du-Prince-Édouard. Il y a un courant qui arrive dans la baie Egmont, au sud et à l'ouest de l'Ile, qui contourne la pointe nord de l'Ile avant de suivre la côte nord. Voilà une cellule de recrutement complète: les homards de la côte nord descendent vers la baie Egmont puis se déplacent vers la côte du Nouveau-Brunswick.

Dans le cas de la levée de Canso, le courant traversait habituellement le détroit dans un sens puis suivait la côte est de la Nouvelle-Écosse. De toute évidence, la stratégie des homards leur permettait de remonter en amont, contre le courant, dans la région de Canso, et les larves libérées dans le détroit de Northumberland aboutissaient dans la baie de Chédabouctou. C'est ce qu'ont démontré les recherches: 60 p. 100 du recrutement de la baie de Chédabouctou provenait du détroit de Northumberland et la construction de la levée y a mis fin. Tout l'écosystème a été bouleversé et la stratégie des homards, mise au point après de très nombreuses années, leur était désormais inutile.

[Text]

What's happening now is that the population is going through a period where it is readjusting, obviously, because that is what happens in nature; there will be selection. Unfortunately, the human economic situation can't take a 100 years to adapt itself to the new situation. All those lobster fishermen. . . and for example, Isle Madame used to have 100 lobster fishermen; there are only 2 left out 100.

Mr. Worthy: Thank you for being here. It is really interesting when you get scientists in. The confusing part is when you get different scientists and they end up coming up with different results. It is—

Mr. Dadswell: Like politicians, they don't agree with each other.

Mr. Worthy: But unlike politicians. . . I was trained as a mathematician so I love the idea of logic that leads to something. So I understand some of your arguments and have a lot of sympathy with what you are saying regarding the accumulated and long-term impact. But quite often the long-term result is not necessarily caused by the. . . unless you have really good data, you cannot nail down whether it has been caused by the event that somebody may be claiming it is.

For instance, down in Florida, I don't know this bridge, but I know somebody who dives around that bridge and they claim that the oysters and the clams are actually increasing. It has done better. But I am assuming that as a scientist what you are saying is probably correct. But are you able to attest that it really is the construction of the bridge that has led to it, or could it be one of a thousand other things that has resulted in the reduced fisheries?

• 1605

Mr. Dadswell: The whole thing is interrelated. The problem with biology is that nothing out there in terms of animals and organisms exist in a vacuum. The ice, the oceanography, the animals, the fishermen—they're all linked together and function as an economic unit.

The bridge was built by old standards, so there are lots of piers and so on, and flow through the islands was cut down. Right away the flow passing through the area was decreased. It became a little like a causeway. The reef started to adjust to that, but in the whole ecosystem the number of tourists built up, there was a lot of construction, and there was increased sedimentation. It's all interrelated. The long-term impact of that bridge was the destruction of that reef.

Mr. Worthy: That is one scenario, anyway.

Mr. Dadswell: Exactly.

Mr. Worthy: I noticed that in your brief you're talking about scenarios. This afternoon we're going to be listening to—and we have seen throughout the committee the reference to the Ice Committee. From what I can see, they have impeccable credentials and yet in your presentation you continuously disagree with the results.

My question is, when it comes to the modelling they have done, have you done similar modelling or even what you might consider more extensive modelling on which your conclusions are predicated?

[Translation]

En ce moment, la population traverse une période d'adaptation, ce qui est tout naturel. Il y aura une sélection. Malheureusement, la situation économique des humains ne peut attendre 100 ans pour s'adapter à la nouvelle situation. Tous les pêcheurs de homard. . . par exemple, à l'Île-Madame, il y avait 100 pêcheurs de homard; il n'y en a plus que deux.

M. Worthy: Merci d'être venu. Il est très intéressant de recevoir des scientifiques. On devient parfois confus lorsque l'on constate que des scientifiques différents ont des résultats différents.

M. Dadswell: Comme les politiciens, ils ne sont pas toujours d'accord entre eux.

M. Worthy: Mais contrairement aux politiciens. . . J'ai reçu une formation de mathématicien et j'aime bien un déroulement logique vers un résultat. Je comprends certains de vos arguments et je suis sensible à ce que vous dites au sujet des effets cumulatifs, à long terme. Mais très souvent, le résultat à long terme ne découle pas nécessairement de. . . à moins d'avoir d'excellentes données, on ne peut mettre le doigt sur ce qui a causé un événement, on ne peut dire exactement que c'est telle ou telle cause.

Prenons l'exemple de ce pont, en Floride. Je ne le connais pas moi-même mais une de mes relations fait de la plongée près du pont. D'après lui, les huîtres et les palourdes sont de plus en plus nombreuses. Elles vont mieux. Je présume que ce que vous dites en tant que scientifique est probablement juste. Mais pouvez-vous vraiment dire que c'est la construction du pont qui a mené à ce résultat? Ne pourrait-ce être mille et une autres choses qui ont concouru à la réduction des ressources halieutiques?

M. Dadswell: Tous ces facteurs sont interreliés. En biologie, aucun animal ou organisme ne vit isolément. La glace, l'océan, les animaux, les pêcheurs—ils sont tous reliés et représentent un ensemble économique.

Le pont a été construit selon les anciennes normes; il y a de nombreux quais, etc., et le passage des eaux entre les îles a été réduit. Les eaux s'écoulant dans cette région ont diminué tout de suite. En fait, c'est devenu presque une levée. Le corail a commencé à s'adapter à cette nouvelle situation, mais dans tout l'écosystème, le nombre de touristes a augmenté, la construction s'est accentuée et la sédimentation a accru. Toutes ces choses sont interreliées. À long terme, ce pont a eu pour effet de détruire le récif.

M. Worthy: En tout cas, ça, c'est un scénario.

M. Dadswell: En effet.

M. Worthy: J'ai remarqué que, dans votre mémoire, vous parlez de plusieurs scénarios. Tout au long de nos audiences et cet après-midi, nous avons entendu parler du Comité des glaces. D'après ce que j'ai pu comprendre, les membres de ce comité ont d'excellents antécédents. Or, dans votre exposé, vous contredisez continuellement les déclarations de ce comité.

Ce comité a élaboré des modèles pour son étude et j'aimerais savoir si vous en avez fait autant ou si vous avez même utilisé des modèles plus exhaustifs pour en venir aux conclusions que vous nous avez présentées.

[Texte]

Mr. Dadswell: When I worked as a consultant to the FEARO panel, I took what had been done with the ice modelling and added that into a lobster model to come to some decision as to what the production losses might be and what impact a general overall decrease in temperature might be.

Basically, I first had to look at the Ice Committee's ideas and then at the ideas of other independent ice consultants who were consultants to the FEARO committee. It's interesting to note—and I don't know whether this committee realizes that—that the person who was the ice consultant to the FEARO EARP panel originally was made a member of the appointed ice committee and changed his opinion in terms of the models and ice accumulation.

Whether the scientific information led him to change his mind or whatever, I'm not sure, but aside from those who were hired by the Department of Public Works, enough independent people have been working on the ice models and are coming up with different scenarios to make me believe that there's just as good a possibility that their scenarios are as true as the one the Ice Committee finally accepted as being the most probable.

Mr. Worthy: As you pointed out, quite rightly when you started, we're politicians and you're scientists. But it's very different at this point. The tendency is to put us in a strait-jacket. If we followed your advice, our society wouldn't do anything, it wouldn't move ahead. In fact, maybe we should be tempted to move back. The ferries that are plying back and forth and the dredging we are now doing, which is much more than we would be doing for the bridge, may be doing as much, if not more, damage as we're contemplating with the bridge.

Mr. Dadswell: What dredging are you—

Mr. Worthy: There's far more dredging taking place now than will be done annually in the Northumberland Strait.

Mr. Dadswell: For the ferry harbours, you mean?

Mr. Worthy: Yes.

Mr. McGuire: They're dredging down the strait. Every year they dredge.

Mr. Dadswell: Well, why wouldn't that continue even when there's a bridge? Those other harbours still have to be used.

Mr. McGuire: Oh, yes, they will.

Mr. Dadswell: Exactly, so really it doesn't have anything to do with the whole thing. The thing is, there are other options here, which were brought up this morning and are not being looked at.

The Chairman: Mr. Dadswell, I thank you very much for appearing before the committee. We will take your testimony under advisement as we make our decision.

Mr. Dadswell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, sir.

It is now 4:10 p.m. Our next witness is Dr. Owen Hertzman, Assistant Professor, Atmospheric Science Program, Department of Oceanography, Dalhousie University.

[Traduction]

M. Dadswell: Lorsque j'étais expert-conseil pour le BFEEE, je me suis servi du modèle des glaces que j'avais et j'y ai ajouté une partie du modèle sur les homards afin de déterminer quelles seraient les pertes de production et l'incidence d'une baisse générale de la température.

Essentiellement, je me suis d'abord penché sur les idées du Comité des glaces, puis sur celles des experts-conseils consultés par le BFEEE. Il est intéressant de noter—je ne sais pas si votre comité connaît ce fait—que l'expert-conseil en matière de glace qu'ont consulté à l'origine le BFEEE et le PEEE est par la suite devenu membre du Comité des glaces et est revenu sur sa position concernant les modèles et l'accumulation des glaces.

Il a peut-être changé d'idée après avoir pris connaissance de nouvelles données scientifiques, je l'ignore. Cependant, à l'exception de ceux qui ont été engagés par le ministère des Travaux publics, il y a suffisamment d'experts indépendants qui ont effectué des analyses à l'aide de ces modèles de glace et qui en sont arrivés à des conclusions différentes pour que j'estime que leurs scénarios sont tout aussi probables que celui qu'a retenu le Comité des glaces.

M. Worthy: Vous avez souligné au départ, et avec raison, que nous sommes des politiciens et que vous êtes des scientifiques. Mais à cette étape-ci, ce n'est plus la même chose. On a tendance à vouloir nous paralyser. Si nous suivions vos conseils, notre société ne ferait rien, ne progresserait pas. En fait, nous pourrions même être tentés de retourner en arrière. Le va-et-vient des traversiers et le dragage qu'on fait actuellement et qui diminuerait si le pont était construit, sont peu être aussi nuisibles, sinon plus, que ne le serait un pont.

M. Dadswell: De quel dragage parlez-vous?

M. Worthy: Il y a beaucoup plus de dragage à l'heure actuelle qu'il n'en sera fait chaque année dans le détroit de Northumberland.

M. Dadswell: Pour les ports de traversier?

M. Worthy: Oui.

M. McGuire: Il y a du dragage dans le détroit. Il y en a chaque année.

M. Dadswell: Et est-ce que cela ne se poursuivrait pas même si l'on construisait un pont? Il faudra continuer à utiliser les autres ports.

M. McGuire: Certainement.

M. Dadswell: Cela ne change donc rien. Ce qui compte, c'est que différentes options s'offrent à nous, dont celles qui ont été présentées ce matin, et qu'on en fait fi.

Le président: Monsieur Dadswell, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité. Nous tiendrons compte de votre témoignage avant de prendre notre décision.

M. Dadswell: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Il est maintenant 16h10. Notre prochain témoin est M. Owen Hertzman, professeur adjoint, Programme de sciences de l'atmosphère, Département d'océanographie, Université Dalhousie.

[Text]

Sir, I welcome you in the name of the committee. You will have 40 minutes, sir, to make a presentation. Your presentation may take 40 minutes if you want, but if it does, then we cannot question you. I'd like you to undertake that if we do not get all of our questions to you, you will answer them in written form hopefully before we make our final deliberations. That would be tomorrow. Would you do that, sir?

• 1610

Dr. Owen Hertzman (Assistant Professor, Atmospheric Science Program, Department of Oceanography, Dalhousie University): I will.

The Chairman: Thank you. Well, with that my colleagues, I'd like Dr. Owen Hertzman to give us testimony.

Dr. Hertzman: Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

Before I begin, I'd like to indicate to you that I am a western Canadian who was transplanted to the maritimes five years ago. I've been at Dalhousie since 1988, when the atmospheric science program began. I hold degrees in climatology from the University of British Columbia in Vancouver and a PhD in atmospheric science from the University of Washington in Seattle. My specialty is marine storms, and I've spent over 250 hours in aircraft flying through storms over the oceans near Nova Scotia, Newfoundland, and the east and west coast of the United States. As a scientist, I understand the marine weather in this area probably better than most of you. However, I don't have as many years in the maritimes and I will not be talking about periods of time in the 1960s and 1950s, because I wasn't there.

I come before you today to argue against the bill authorizing expenditure of money for the building of a bridge across Northumberland Strait. There are serious deficiencies both in the proposal itself and in the way it was reviewed. To me these deficiencies indicate that the money you're being asked to authorize will be poorly spent, will not produce the cheap reliable fixed link touted by its proponents, and will reduce flexibility in future transportation planning. It's the wrong link in the wrong place at the wrong time.

I'm appearing here in three roles: one, as an expert in meteorology and climatology; two, as a physical scientist from Halifax and Dartmouth, from the community there—and I'm a member of the executive of the Canadian Meteorological and Oceanographic Society in our area—and three, as a tax-paying citizen of Nova Scotia. Even though we don't have the bridge going between our province and P.E.I., we're close enough to have an interest in it.

I have the following objections to this project in general:

First, the environmental review of this project is incomplete, particularly because inadequate measurements were taken of the proposed bridge site and the effects of variability of present and future local weather and climate were improperly assessed by the Ice Committee and by others.

[Translation]

Monsieur, au nom du comité, je vous souhaite la bienvenue. Vous disposerez de 40 minutes pour nous présenter votre exposé. Vous pourrez vous servir de ces 40 minutes pour vos remarques liminaires, mais si tel est le cas, nous ne pourrions vous poser de questions. J'aimerais aussi que vous vous engagiez à répondre par écrit à toutes questions que nous ne pourrions vous poser aujourd'hui, et ce, si c'est possible, avant la fin de nos délibérations, soit demain. Feriez-vous cela pour nous, monsieur?

M. Owen Hertzman (professeur adjoint, Programme des sciences de l'atmosphère, Département d'océanographie, Université Dalhousie): Certainement.

Le président: Merci. Sur ce, la parole est à M. Owen Hertzman.

M. Hertzman: Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie les membres du comité.

Avant de commencer, j'aimerais vous signaler que je suis un Canadien de l'Ouest qui a été transplanté dans les Maritimes il y a cinq ans. Je suis à l'Université Dalhousie depuis 1988, soit depuis qu'a été créé le Programme des sciences de l'atmosphère. J'ai des diplômes en climatology de l'Université de la Colombie-Britannique à Vancouver et un doctorat en sciences de l'atmosphère de l'Université de Washington à Seattle. Je suis spécialisé en tempêtes maritimes, et j'ai passé plus de 250 heures en avion à survoler des tempêtes qui ont fait rage dans la mer autour de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve ainsi que sur les côtes est et ouest des États-Unis. À titre de scientifique, je comprends la météo marine probablement mieux que vous. Cependant, je n'habite pas les Maritimes depuis très longtemps et, par conséquent, je ne ferai pas allusion aux années soixante ou aux années cinquante.

Je comparais devant vous aujourd'hui pour plaider contre le projet de loi autorisant la dépense de fonds publics pour la construction d'un pont dans le Déroit de Northumberland. La proposition même et la façon dont elle a été examinée comportent de graves lacunes. Ces lacunes me laissent croire que l'argent qu'on vous demande d'affecter à ce projet sera gaspillé, ne permettra pas de construire un lien fixe fiable comme le prétendent ses défenseurs et réduira la souplesse de toute planification future en matière de transport. Ce n'est ni l'endroit ni le temps de construire ce pont et ce n'est pas non plus le lien dont on a besoin.

Je comparais à trois titres: premièrement, à titre d'expert en météorologie et en climatology, deuxièmement, à titre de physicien de Halifax et Dartmouth, de cette collectivité—je suis membre du conseil exécutif de la Société canadienne de météorologie et d'océanographie de notre région—et, troisièmement, à titre de contribuable de la Nouvelle-Écosse. Ce pont ne reliera pas notre province et l'Île-du-Prince-Édouard, mais nous vivons assez près pour nous y intéresser.

Voici essentiellement quelles sont mes objections à ce projet:

Tout d'abord, le Comité des glaces et d'autres ont effectué un examen environnemental incomplet du projet. On a pris des mesures insuffisantes de l'emplacement proposé pour le pont et on a mal évalué les incidences de la variation du climat et du temps actuels et futurs dans cette région.

[Texte]

Second, the process by which the bridge proposal was reviewed and conditionally approved was flawed because a specific bridge proposal was not presented during the major public part of the process. That point was dealt with at length this morning.

Finally, the economics of this bridge have not been compared on an equal dollar basis with proposals for an improved ferry service or a tunnel. I'll make some comments about that near the end, leading from the environment through the process to the economics. As I say here, these objections are interconnected because essentially, if you have the wrong process or inadequate environmental review, you make the wrong decision and you waste money.

Basically what I'm coming down to here is that when you do environmental assessments and you come to the end of the process and decide to build something, there are always going to be trade-offs, economic implications of all of the upstream things, all of the environmental assessments, and all of the things that you've left out.

Now I want to go to some of the specifics. I'll start off with the ice-out question that everybody has been talking about, and I'll lead on to some things that are more meteorological and climatological.

Much has been made of the fact that this bridge may or may not affect the date of ice-out in Northumberland Strait, and you heard this morning about the effects on the fishery. I'm not a fisheries person, so I'm not going to deal with it. We'll talk about the things that are upstream, if you will.

The federal EARP panel insisted that this bridge be shown to not delay or to delay the ice-out by no more than two days in any of the 100 years the bridge is expected to be in place. The Ice Committee ran a number of models that were interpreted by them to show that the EARP criterion was met for both a generic and more recently the current structure proposed by SCI.

If you go back to and look at the original reports, you will see that the conclusions were couched in language that indicates a certain margin of uncertainty, whereas in the environmental management plan of this document, the statements are ones of fact, without qualifiers. I suggest that you not believe the bald statements of fact, but rather the more qualified earlier statements that are more scientifically acceptable.

In some correspondence with the Ice Committee regarding this modelling, I raised a question about the way the modelling was done.

• 1615

As part of the correspondence, a scientist of the Bedford Institute of Oceanography of DFO indicated that the modelling approach used was deficient since it failed to model the entire ice year as a continuous series of events—for example, one year a bunch of things happened and the next year a bunch of different things happened. As a result, the models used could not represent connections between conditions during the ice build-up period and conditions in the ice melt period.

This is according to the review by Alan Clarke of the Ocean Circulation Division of the PCS Scotia-Fundy Region. It should be in the various documents you have about this process.

[Traduction]

Deuxièmement, le processus d'examen et d'approbation conditionnelle de la proposition est vicié parce qu'aucun projet précis de pont n'a été présenté pendant la plus grande partie des audiences publiques. On en a d'ailleurs discuté longuement ce matin.

Enfin, les ramifications économiques de ce pont n'ont pas été comparées, en dollars équivalents, avec les propositions d'amélioration du service de traversiers ou de tunnel. J'y reviendrai un peu plus tard après avoir abordé les questions de l'environnement et du processus. Ces objections sont toutes ultimement liées parce que, essentiellement, si l'examen environnemental ou le processus sont viciés, on prendra la mauvaise décision et on gaspillera de l'argent.

Lorsque l'on effectue une évaluation environnementale, à la fin du processus, on décide de construire quelque chose; cela veut dire des compromis, des répercussions économiques touchant tout ce qui est en amont, des évaluations environnementales et tout ce qu'on a oublié.

J'aimerais maintenant parler de certaines questions plus en détail. Je commencerai par les débâcles, auxquelles tout le monde a fait allusion, et j'aborderai ensuite les aspects météorologiques et climatologiques.

On a beaucoup parlé du fait que ce pont pourrait avoir des incidences sur la date du déglacement du Détroit de Northumberland; on vous a entretenus ce matin des effets que cela pourrait avoir sur les pêches. Je ne m'y connais pas en pêches, et je ne vous en parlerai donc pas. Je vous toucheraï plutôt quelques mots sur ce qui est en amont.

Le PEEEE affirme avec insistance que ce pont ne retardera pas le déglacement de plus de deux jours, quelle que soit l'année dont on parle. Le Comité des glaces a étudié différents modèles et a conclu que le projet générique et la structure proposée plus récemment par SCI répondent tous deux aux critères du PEEEE.

Si vous consultez les rapports originaux, vous constaterez que les conclusions sont libellées de façon plutôt incertaine tandis que le plan de gestion environnementale de ce document ne comporte que des déclarations de fait non nuancées. J'estime qu'on ne devrait pas croire ces affirmations catégoriques mais qu'on devrait plutôt se fier aux premières déclarations qui sont plus nuancées mais aussi plus acceptables du point de vue scientifique.

Lorsque j'ai écrit au Comité des glaces, au sujet de ce modèle, j'ai soulevé des doutes quant à la façon dont le modèle avait été conçu.

Un chercheur de l'Institut océanographique de Bedford, qui relève du ministère des Pêches et Océans, a indiqué dans une lettre que la modélisation retenue laissait à désirer parce qu'elle ne considérait pas la période de glace d'un seul tenant, d'une année à l'autre. Pour cette raison, les modèles ne pouvaient pas figurer la transition entre la période d'accumulation des glaces et celle de la fonte.

C'est ce que révèle Alan Clarke de la division de recherche sur la circulation océanique du PCS de la région de Scotia-Fundy. Son analyse devrait se trouver dans l'un des divers documents du dossier.

[Text]

Point 1 of his summary says:

the consultant reports have adequately dealt with natural variability within their individual model runs; however, they have not explored the consequences of that variability over the entire winter/spring season nor fully evaluated its effect on the precession of their predictions of ice-out date;

Point 4 says:

there is no hindcasting or validation exercise of the impact of the bridge part of the model that is likely to provide confidence in its prediction of extreme events to a level better than two days;

It's a pretty bald statement, which says they can't do what they claim to have done. It doesn't matter how many managers from DFO try to paper over that. Alan Clarke is known to me as an excellent scientist. He's a physical oceanographer, and as far as I'm concerned, I'll believe him over the people who appeared before you this morning.

To answer the question about scientists disagreeing with each other, of course we disagree with each other. That's the nature of science. We can't do anything about that. But I'm telling you that the scientists in DFO have one idea and the bureaucrats have a different idea.

Some other deficiencies in the work, which we brought up at various levels in the correspondence and in some other things but didn't bring up in the correspondence because we didn't get to them at that point. . .

This modelling group used a statistically as opposed to physically based approach to handle the climate variations, which are such things as changes in temperature and precipitation, amount and precipitation type. They failed to include ice accretion effects from additional late snows in these cold years. Mr. Dadswell was talking about it.

They underestimated the number in severity of possible colder than average years in the future because they were unaware—because they came from Calgary, primarily—of possible climate scenarios that indicate possible regional cooling in Atlantic Canada, even during predicted global warming. We had a good go-round about this. There is a lot of scientific debate about what happens in the next several decades under these proposed global warming scenarios. It turns out, luckily for us, that we may wind up colder than average over the next several decades, much to the chagrin of the tourist industry and a lot of others of us, as well.

This wasn't part of their idea, because they didn't ask us. They neglected possible cold years, such as the last two, when the volcanic radiative processes from this volcano over in the Philippines combined with El Nino types of changes to produce extremely cold conditions, up to several degrees below the normal for many weeks in a row. They didn't think about 1816, the year without a summer, when a volcanic eruption in Indonesia at that time essentially eliminated summer for the entire year. There wasn't any data at that time, but they didn't worry about that.

[Translation]

Voici la conclusion numéro 1 du résumé de son analyse:

Dans leurs rapports, les consultants ont traité de façon acceptable la variabilité naturelle dans chacun des passages du modèle qu'ils ont effectués. Toutefois, ils n'ont pas examiné les conséquences de cette variabilité sur l'ensemble de la saison hiver-printemps et n'ont pas non plus évalué entièrement ses effets sur la précision de leurs prévisions relatives au déglacement.

Je cite la conclusion numéro 4:

On ne trouve pas d'analyse rétrospective ou de validation des conséquences de la portion relative au pont dans le modèle qui puisse inspirer confiance dans la prédiction des cas extrêmes dépassant deux jours.

Cette phrase alambiquée signifie tout simplement que les auteurs ne peuvent pas faire ce qu'ils prétendent avoir fait. Peu importe combien de questionnaires du ministère des Pêches et Océans ont essayé d'étouffer la chose. Je sais personnellement qu'Alan Clarke est un excellent homme de science. Il est physicien en océanographie physique et, pour ma part, c'est lui que je croirai plutôt que les témoins de ce matin.

Pour ce qui est des désaccords entre scientifiques, cela va de soi. C'est la nature même de la science. Nous n'y pouvons rien. Par contre, les scientifiques de Pêches et Océans ont leur idée et les bureaucrates en ont une autre.

D'autres lacunes, relevées dans diverses lettres et autres dont il n'est pas question parce que nous n'avons pas pu encore. . .

On a retenu une modélisation physique plutôt que statistique en matière de variation climatique comme les changements de température et le volume ainsi que les types de précipitation. On a oublié d'inclure les effets de l'accumulation des glaces attribuables aux chutes de neige tardives dans les années froides que nous connaissons. M. Dadswell en a parlé.

Les auteurs ont sous-estimé la rigueur du froid dans les années à venir parce qu'ils n'ont pas tenu compte—peut-être parce qu'ils venaient de Calgary—de scénarios climatiques qui prévoient la possibilité d'un refroidissement de la région de l'Atlantique, même en période de réchauffement planétaire. Nous en avons pas mal discuté. Les scientifiques discutent beaucoup de ce qui va se produire dans les prochaines décennies selon chacun de ces scénarios de réchauffement. Par chance, nos températures seront peut-être plus froides que la moyenne dans les prochaines décennies, pour le malheur de l'industrie touristique et de beaucoup d'entre nous.

Ils n'en ont pas tenu compte, parce qu'ils ne nous ont pas posé la question. Ils n'ont pas pris en compte l'éventualité de températures froides comme cela a été le cas au cours des deux dernières années, par suite des émanations du volcan aux Philippines conjuguées aux effets du courant El Nino, qui pourraient produire de grands froids, pouvant aller jusqu'à plusieurs degrés sous la normale pendant plusieurs semaines de suite. Ils n'ont pas pensé à l'année 1816, l'année sans été, où une éruption en Indonésie a fait disparaître l'été cette année-là. Il n'y avait aucune donnée là-dessus à cette époque, mais cela ne les a pas troublés.

[Texte]

They also neglected to include the ice-breaking effect of the current ferries in the earlier part of the winter when the actual ice begins to form. The current ferries are breaking things up. If you take the ferries away, you have more ice earlier. Not included. Not important. Basically you forget about these various inputs. You have garbage in equals garbage out. If you don't include the stuff at the beginning, you don't get the answers at the end.

From my point of view, if a student of mine were to do this work and hand it in to me, that student would fail. This is an engineering approach. It's not a scientific approach. The answer was wanted and the results were predictable. They ran this model hundreds of thousands of times, and they've generated more perspiration than inspiration as far as I'm concerned.

To the people down in the Halifax-Dartmouth scientific community, this exercise is not believable. It will require much better modelling, getting some of the top oceanographers around our university, putting them to work for three or four years and doing this state-of-the-art stuff. This is not state-of-the-art stuff.

State-of-the-art stuff is what's going on in our department, modelling the fish off the Nova Scotia shelf. I know the "post-docs" who are doing the state-of-the-art stuff, and this is not it.

The second thing now is inadequate measurements. Public Works Canada, which is the apparent proponent of this project, has failed miserably since 1987, when they resurrected this, in undertaking a program of continuous measurements of ice and also weather conditions at the location of the proposed bridge. No additional 50 or 60 meteorological towers were set up to provide state-of-the-art wind and precipitation measurements at the bridge site. We can do that. We've done it in plenty of places.

These data would have provided a good climatology to answer some of the questions I'm going to bring up later on here. It wasn't done. Sorry.

• 1620

This lack of data means that the wind data for safety assessments on the bridge, which haven't even been done yet, are of lower quality than they should be, so we can't know exactly what will go on. No systematic and detailed ice surveys were taken to determine if the ice in the area was or was not similar to the ice measured in the other parts of the strait. . . which were used in the actual studies. This was alluded to this morning.

They could have been taking ice all these years. Finally, if this ice work had been done and the data had been properly kept away from the modelling guys, so that when they developed their model they would have had to predict years they didn't know already, we could see whether they actually knew how to do anything. As it turns out, all the available data was available to the modellers before they developed the model. There was no independent test of this model, even without a bridge. So as far as I and many other people are concerned, they proved nothing here.

[Traduction]

Ils n'ont pas tenu compte non plus de l'effet brise-glace des traversiers actuels au début de l'hiver, au moment où les glaces se forment. Si les traversiers disparaissent, une plus grande quantité de glace se forme plus tôt. Exclue. Sans importance. On ne s'occupe pas de ces facteurs. Résultat: faux en entrée, faux en sortie.

Personnellement, si un de mes étudiants me remettait ce travail, je le ferais couler. C'est une démarche d'ingénieur, pas de scientifique. On savait quelle réponse on voulait, les résultats étaient donc plus visibles. Ils ont fait passer ce modèle des centaines de milliers de fois, ce qui a causé plus de transpiration que d'inspiration, en ce qui me concerne.

Pour la communauté scientifique de Halifax-Dartmouth, ces résultats ne sont pas crédibles. Il faudra réaliser des modèles de bien meilleure qualité, s'adresser aux océanographes chevronnés de notre université, les faire travailler trois ou quatre ans à l'aide de techniques de pointe. C'est ce qu'il faut ici.

C'est ce qui se fait dans notre département, quand on fait la modélisation des ressources halieutiques au large du plateau de la Nouvelle-Écosse. Je connais les chercheurs en études post-doctorales qui réalisent ces travaux qui sont à la fine pointe, et je vous assure que cela n'en est pas.

Deuxièmement, il y a les mesures insuffisantes. Depuis 1987, depuis que le ministère des Travaux publics, le promoteur apparent de ce projet, a relancé l'idée, il n'a jamais su mettre sur pied un programme continu de mesures des glaces et des conditions climatiques à l'emplacement du pont proposé. On n'a pas installé les 50 ou 60 tours météorologiques qu'il aurait fallu pour mesurer avec les toutes dernières techniques la vitesse des vents et le volume des précipitations à l'emplacement du pont. Cela, nous pouvons le faire. Nous l'avons déjà fait à bien des endroits.

Ces données auraient fourni une bonne base climatologique pour répondre aux questions que je vais soulever dans un instant. Ça n'a pas été fait. Dommage.

L'absence de ces données signifie que les données relatives au vent pour les besoins de l'analyse de sécurité du pont, qui n'a pas encore été effectuée, sont de moins bonne qualité qu'elles auraient dû l'être, si bien qu'il est impossible de savoir exactement ce qui se produira. On n'a réalisé aucune étude détaillée et systématique des glaces pour déterminer si la glace dans ce secteur est ou non semblable à celle des autres parties du détroit. . . qui a été mesurée dans les études dont on s'est servi. On en a parlé ce matin.

On aurait pu faire des prélèvements de glace pendant toutes ces années. Enfin, si cette étude avait été effectuée et si les données n'avaient pas été communiquées à ceux qui ont fait la modélisation—ce qui les aurait obligés à faire des prédictions pour des années à propos desquelles ils n'avaient pas encore de renseignements—nous aurions pu déterminer s'ils étaient capables de faire quoi que ce soit correctement. Or, il se trouve que toutes les données ont été mises à la disposition des auteurs du modèle avant qu'ils ne le conçoivent. Ce modèle n'a été testé de façon indépendante par personne, même sans l'appliquer à un pont. C'est donc dire qu'à mes yeux et à ceux de beaucoup d'autres, ils n'ont rien prouvé.

[Text]

The final thing I want to add about this is with regard to a letter from Mr. Croasdale to Mr. Feltham, which was copied to us. The general attitude of this group of ice modellers was one that tore the environment. His letter said:

As a general overview statement, let me say a few words about the issue of "leaps of faith". As a nation, we Canadians have built a country and an infrastructure in certainly one of the most daunting of climates and geographies in the world. Many of our engineering works have had to contend with severe cold, ice, permafrost, remoteness, etc. Many, if not most, major engineering works in Canada have relied on extrapolation of previous experience and knowledge gained in related projects and studies, but almost none have had the benefit of site-specific calibration. It is a very valid engineering practice to build works in new environments based on proven principles combined with site-specific data gathering. This approach could be described as a "leap of faith" but in our view it is the essence of applied science and one which Canadians have repeatedly used in building the country.

In many ways I can agree with that, but the point is that it says "site-specific data gathering" and that wasn't done here, so this whole idea is rubbish.

Let's go to high wind and ice conditions on the bridge. This is an issue that hasn't even been talked about. The EARP panel didn't get into this, why I'm not sure. Environment Canada has plenty of good scientists in the maritimes. Somehow they weren't involved in this.

We're talking about the effects of ice on safety and maintenance, and the question of bridge safety during storms and other high-wind events. No bridge of this length has ever been constructed in a region with frequent freezing rain. In order to maintain safe operation of this bridge in winter, close monitoring of the bridge deck must be done at several places along its length. We have a system like this on the MacKay Bridge in Halifax.

Monitoring of this system, maintenance and repair of the bridge deck and ice and snow removal, all have to be properly considered from a financial and an environmental point of view, and very little has been said about this by the bridge proponents. The bridge proposed by SCI has a driving surface 40 to 60 metres above water level, and during all but very calm conditions there is a great deal more variability in wind speed at these elevations than there is at the ground. These eddies or rotors of air bring fast-moving air down and slower-moving air up to the bridge deck. This wind that comes down can come from a different direction, so you might be driving along with a head wind when suddenly a gust comes along from the side and you're white-knuckling it on the bridge.

When comparing the existing measurements done at 10 metres above the surface with the conditions on the bridge, they make assumptions about the average conditions at various heights under high wind conditions. Most of the time these

[Translation]

Pour terminer, je veux parler d'une lettre envoyée à M. Feltham par M. Croasdale et qui nous a été communiquée. Elle révèle que les auteurs du modèle de glace étaient insensibles à l'environnement. Je lis:

J'aimerais dire quelques mots à propos des «actes de foi». Le Canada a bâti son infrastructure sur un relief et dans des conditions climatiques parmi les plus exigeantes au monde. Quantité de nos ouvrages se trouvent dans des régions éloignées et doivent compter avec des froids rigoureux, de la glace, le pergélisol et ainsi de suite. Un grand nombre d'entre eux, sinon la plupart, sont le prolongement de l'expérience et des connaissances acquises au préalable dans des études et des travaux connexes. Presque aucun d'entre eux n'a pu profiter de l'étalement localisé. En ingénierie, il est tout à fait accepté d'exécuter des travaux dans un cadre nouveau sur la foi de principes éprouvés conjugués à des données localisées. C'est peut-être cette formule qu'on appelle l'acte de foi, mais selon nous c'est le fondement même des sciences appliquées et c'est la démarche que les Canadiens ont empruntée maintes et maintes fois dans l'édification de leur pays.

J'approuve quantités de ces propos, sauf que l'on parle de «données localisées» et que dans le cas qui nous occupe, il n'y en a pas. Tout cela est donc de la foutaise.

Passons maintenant à la vélocité du vent et à la présence de glace sur le pont. Il n'en a pas été question. Le groupe d'évaluation environnementale—PEEE—ne s'est pas penché sur la question et j'ignore pourquoi. Environnement Canada a quantité de scientifiques de haut calibre dans les Maritimes. Pour une raison qui m'échappe, ils n'ont pas été sollicités.

On parle ici des effets de la glace sur la sécurité et l'entretien, et de la sécurité du pont dans les tempêtes et par grands vents. Aucun pont de cette longueur n'a jamais été construit dans une région où le verglas est fréquent. Pour assurer la sécurité du pont en hiver, il faudra contrôler l'état du tablier tout au long de sa longueur. Un système de ce genre équipe le pont MacKay à Halifax.

Le contrôle de ce système, l'entretien et la réparation du tablier du pont et l'enlèvement de la glace et de la neige sont toutes des opérations qui doivent être examinées comme il se doit du point de vue financier et environnemental. Or, les promoteurs du pont ont dit bien peu de choses à ce sujet. La surface de roulement du pont proposé par SCI se situe à un niveau variant entre 40 et 60 mètres au-dessus du niveau de l'eau. Sauf par temps extrêmement calmes, la variabilité de la vélocité du vent est beaucoup plus élevée à cette hauteur qu'au niveau de la mer. Des tourbillons de turbulence, ou tourniquets, abaissent l'air en mouvements rapides et font remonter sur le tablier l'air en mouvements lents. Le vent qui s'abaisse peut provenir d'une direction différente, de sorte que l'on peut conduire avec un vent de tête puis être soudainement frappé par une rafale de côté, si bien que la traversée du pont devient une épreuve.

Si l'on compare les mesures existantes à 10 mètres au-dessus de la surface au temps qu'il fait sur le tablier, on s'aperçoit que les auteurs ont fait des hypothèses sur la situation moyenne à divers paliers par grands vents. La plupart

[Texte]

estimates are quite good, and they're used to compare measurements made at different heights to make a climatology. If you have one anemometer at this height and another at that height, you can normalize everything and you can draw maps of the winds in most places.

However, when you're asking about driving conditions on this bridge, a long bridge which could take 10, 20 or even 30 minutes to cross in some of the convoying situations, you must include other factors, and these weren't included. The gustiness or the variability of the wind speed and direction have to be taken into account. When you do a wind analysis you have to use gust speeds and directions and variability rather than just the wind speed, but the data only include the wind speeds. If you estimate these things, you will see that the real driving conditions on the bridge are quite different from what they were in the reports.

The lack of real measurements that I mentioned earlier comes into play here. If there had been reasonable towers put on both sides of this bridge's location, we could take real data, do some real spectral analysis, and come up with some real numbers here. All we have now are extrapolated 10- and 20-metre winds from Summerside, which are completely inadequate to do this.

We're talking about a two-lane structure with no turn-outs, at least that is what's in the documents that I have. There are prolonged periods of high winds before, during and especially after winter storms in this area, with wind speeds often reaching a sustained 35 knots or 70 kilometres per hour, with gusts to over 50 knots or 100 kilometres per hour.

• 1625

If you look at this document, which is part of the work that was done for the Northumberland Strait Crossing... It's entitled *Investigation into the Effect of High Winds on Vehicular Traffic*, and was published by Public Works Canada in December 1988. It says that for winds in the range of 70 to 100 kilometres per hour—that's 35 to 50 knots—"all vehicles must be escorted across at the speed of 30 km/h", which means it will take them 30 minutes or so to get across this bridge. You would have delay completely the passage of empty semi-trailers, campers and light trucks until the wind speed fell to an acceptable level. Even for winds of between 50 and 70 kilometres per hour, you would have to put cars and loaded trucks across at 40 kilometres per hour.

Essentially, the wind data here is inadequately handled and the actual conditions and number of times this bridge will be closed because of these conditions has been grossly underestimated in these reports. I haven't done all the calculations yet, but there are large errors.

Let's have a little primer on storms here. The winds before a storm are often associated with rising temperatures, thawing, lots of precipitation, light precipitation and intermittent heavy showers. You can have sharply rising winds during the storms, and a lot of gusty, highly variable winds. Precipitation can be in the form of snow, rain, freezing rain, ice pellets or mixtures. These are conditions that the people from the Toronto cloud physics group say are unmatched anywhere in the world, and you probably get near-zero visibility at the ground level.

[Traduction]

du temps, ces estimations sont très bonnes, et elles servent à comparer les mesures faites à différents paliers pour établir une analyse climatologique. Si l'on a un anémomètre à telle hauteur et un autre à telle autre, on peut faire une normalisation et établir une carte des vents à peu près partout.

Par contre, lorsqu'il s'agit de l'état de la route sur le pont, un pont qui peut prendre de 10 à 30 minutes à traverser dans certaines situations, il faut inclure d'autres facteurs, ce qui n'a pas été fait. L'intensité des rafales ou la variabilité de la vitesse du vent et sa direction doivent être prises en compte. Dans une analyse du vent, il faut utiliser la vitesse des rafales, la direction et la variabilité et non seulement la vélocité, mais les données ne portent que sur la vélocité. Si vous faites l'estimation de ces facteurs, vous verrez que les véritables conditions de conduite sur le pont sont très différentes de ce qui se trouve dans le rapport.

L'absence de vraies mesures dont j'ai parlé tout à l'heure intervient ici. Si l'on avait installé des tours normales des deux côtés de l'emplacement de ce pont, on aurait pu rassembler de vraies données, effectuer une véritable analyse spectrale et aboutir à des chiffres concrets. Tout ce que l'on a est le résultat d'extrapolations à partir de vents de 10 et 20 mètres à Summerside, ce qui est tout à fait insuffisant ici.

Il s'agit d'une route à deux voies, sans sortie, dans les documents que j'ai ici, en tous cas. Avant, pendant et surtout après les tempêtes d'hiver dans cette région, il y a de longues périodes de grands vents qui atteignent souvent une vélocité soutenue de 35 noeuds ou 70 kilomètres l'heure, avec des rafales de plus de 50 noeuds ou 100 kilomètres heure.

Prenez ce document, intitulé *Investigation into the Effect of High Winds on Vehicular Traffic*, qui fait partie du dossier sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland et qui a été publié par Travaux publics Canada en décembre 1988. On y dit que dans le cas de vents d'une vitesse variant entre 70 et 100 kilomètres/heure—c'est-à-dire de 35 à 50 noeuds—"tous les véhicules doivent être escortés pour la traversée à une vitesse de 30 kilomètres/heure", ce qui signifie qu'il faudra environ 30 minutes pour la traversée. Cela signifie qu'il faudra retarder le passage des semi-remorques vides, des fourgonnettes de camping et des camions légers jusqu'à ce que le vent tombe. Même pour les vents de 50 à 70 kilomètres/heure, il faudrait faire traverser les voitures et les camions chargés à 40 kilomètres/heure.

Essentiellement, les données relatives aux vents ont été mal traitées et on a grossièrement sous-estimé les conditions atmosphériques véritables ainsi que le nombre de fois que le pont sera fermé à cause du mauvais temps. Je n'ai pas encore fait tous les calculs, mais il y a de grosses erreurs.

Parlons un peu maintenant des tempêtes. Avant une tempête, les vents sont souvent associés à une élévation de la température, au dégel, à de grosses précipitations, à des précipitations légères et à de fortes averse intermittentes. Les vents peuvent s'élever soudainement, varier beaucoup et souffler en rafales. Les précipitations peuvent prendre la forme de neige, de pluie, de verglas, de grésil ou de combinaisons de ces types. D'après les spécialistes de la physique des nuages de Toronto, ces conditions sont uniques au monde et, au niveau du sol, la visibilité est quasi nulle.

[Text]

After the storm you often have rapidly falling temperatures, strong, gusty northwest winds, snow squalls and so on, and these are all conditions that create challenges for even good drivers. Given the height of this bridge, these conditions would be substantially worse, with the possible exception of blowing snow, which would be less if it were cleared in a timely manner.

It's certainly possible to build a bridge that would be safe in any possible wind or precipitation conditions, but to do this would require a structure on either side of the roadway of about 2 to 2.5 metres high, with very little air space between the vertical posts so that you wouldn't get a lot of load on the sides of the vehicles. This height would ensure safety for large empty trucks and would be very safe in winter, but essentially it would provide no view at all in the summer.

All the conceptual drawings show a beautiful bridge where we can all see the seagulls and so on in summer, but what we're saying here is that a safe bridge would be like a tunnel in the air. This has to be answered, because there hasn't been a bridge design with specific wind-loading stuff circulated to anybody, as far as I can find out. I am part of this court case that is going on in Toronto, and as part of that the lawyers did a lot of digging around to see if they could find anything that we hadn't been able to find.

The designs displayed in the SCI document show 60% or 70% of the height of a typical passenger car—perhaps a metre high—with a guard rail just above that. For the gusty conditions that I just mentioned—two lanes and an 11-metre-wide bridge deck—this will create a very exciting driving experience.

In other periods of high winds or with bridge icing without high winds, you will have a very difficult time. In the studies the DPW commissioned, they talked about these delays. I want to re-emphasize that in addition to not factoring in the gustiness problem outlined above, they've done those studies for a generic bridge and not the actual SCI proposal. Until such studies are done, the bridge must be considered of unproven safety in the wind conditions of that region. That's my professional opinion. We don't have the data to prove it one way or the other, but until we have some data, I don't believe we should be building that bridge. In addition, if they build the bridge that they've designed, it's going to be closed a hell of a lot more hours during the winter than they say it will be, and that really isn't a question of whether this is or isn't a fixed link.

I want to talk about scientific disclosure, because more than almost anything else in this process, this is the part that sticks in my craw and the craws of many of the scientists in our part of the country. Public Works Canada was twice given the opportunity to discuss the science of this project with the community of scientists in Halifax—Dartmouth, once by the local chapter of the Canadian Meteorological Oceanographic Society and once by the Nova Scotia Institute of Science.

In both cases Mr. Feltham got up and gave a PR presentation which in the words of all the scientists in the room was a complete joke. It was not science at all, and as far as we're concerned, there has been no adequate scientific review by the community down there, which is arguably the best in the country. We have Dalhousie, we have Environment Canada, Bedford, we have BIO and all the other institutes around BIO, and we have the physical oceanography and atmospheric science

[Translation]

Après la tempête, les températures tombent rapidement, et le vent souffle en rafales avec force du nord-ouest et il y a des bourrasques de neige. Ce mauvais temps cause des difficultés même aux bons conducteurs. Vu la hauteur du pont, ces conditions seraient beaucoup plus mauvaises, sauf peut-être pour ce qui est de la poudrière qui serait moins importante si la neige était délogée en temps utile.

Il est sûrement possible de construire un pont qui soit sûr quels que soient le vent ou les précipitations, mais pour cela il faudrait de part et d'autre de la chaussée une structure d'environ deux à deux mètres et demi de hauteur, avec un interstice très étroit entre les piliers verticaux pour éviter qu'il n'y ait beaucoup de pression sur les flancs des véhicules. La hauteur garantirait la sécurité des gros camions vides, ce qui rendrait le pont sûr en hiver. Par contre, en été, on ne verrait rien.

Tous les dessins que j'ai vus montrent un pont d'où l'on peut voir les mouettes et tout le panorama, sauf que pour être sûr, le pont devrait avoir l'air d'un tunnel suspendu. C'est un argument auquel il faut répondre, car personne n'a vu de projet de pont comportant des données sur la charge exercée par le vent, à ce que je sache. Je participe à une procédure à Toronto et les avocats ont fait beaucoup de recherches pour dénicher quelque chose qui nous aurait échappé.

Les plans qui figurent dans le document de SCI montrent que 60 à 70 p. 100 de la hauteur d'une voiture particulière courante est dégagée—environ un mètre—à côté d'un garde-fou. Dans le cas des rafales dont je viens de parler, un tablier de 11 mètres de largeur divisé en deux voies va donner des sensations fortes aux conducteurs.

Par période de grands vents ou de surfaces glacées sans vent, ce sera très difficile. Dans des études commandées par TPC, il est question de ces retards. Je le répète. Non seulement le problème des rafales n'a pas été pris en compte, mais les études portent sur un pont de type général et non pas le pont spécifiquement proposé par SCI. Tant que ces études ne sont pas faites, il faut poser en hypothèse que la sûreté du pont par temps venteux reste à prouver. C'est mon avis de professionnel. Nous n'avons pas les données pour nous prononcer. Tant que nous ne les aurons pas, j'estime qu'on ne devrait pas construire ce pont. De plus, si l'on construit le pont qui a été conçu, celui-ci va devoir fermer pendant un nombre d'heures beaucoup plus grand, en hiver, que ce qui est dit, et cela n'a rien à voir avec la question de savoir s'il s'agira ou non d'une liaison permanente.

Je voudrais maintenant parler de la divulgation des renseignements scientifiques. En effet, plus que toute autre chose dans ce processus, c'est ce qui me reste en travers de la gorge, à moi et à beaucoup d'autres scientifiques du pays. À deux occasions, Travaux publics Canada s'est vu offrir la possibilité de discuter des aspects scientifiques du projet avec la communauté scientifique de Halifax—Dartmouth: une fois par la section locale de la Société canadienne de météorologie et d'océanographie et une autre fois par le Nova Scotia Institute of Science.

Dans les deux cas, M. Feltham a fait son petit exposé de relations publiques; pour tous les scientifiques de l'auditoire, ce n'était qu'une vaste plaisanterie. Il n'y avait rien de scientifique là-dedans, selon nous, et la communauté scientifique de l'endroit, de loin la meilleure dans le pays, n'a pas pu procéder à une analyse scientifique. Nous avons Dalhousie, nous avons Environnement Canada, Bedford, l'IOB et tous les autres instituts satellites, nous avons les départements d'océanographie

[Texte]

components at Dalhousie. As scientists in that region, we consider this to be a gross insult to the local science community. We consider it demeaning. We think that because this group of scientists was not prepared to stand up and show us what was in their pants, scientifically speaking, we don't think there is anything there at all.

• 1630

Am I making myself clear here? This group was given the opportunity to talk to the scientists, but they did not take that opportunity. As I said in here, we won't believe one thing they say about this project until we get a chance to look at the real stuff.

That leads to the fact that the interveners in the EARP process were never given the money to do a proper independent scientific review, to bring in some people from the outside who didn't have a vested interest in this, who didn't come from the same city that all the proponents came from, who were at arm's length from the process. That is how science is done—you have independent people who aren't related to it.

I've been doing a little sniping around the side of this thing. I haven't been paid hundreds of thousands of dollars to do this work and they have, but I am saying that the fact that there was no intervener funding at a high level in the EARP panel process was a gross mistake. As I say on page 7 of my brief, no one has been paid to look at this entire proposal with a jaundiced eye to see if we are getting our money's worth.

We all know this is the pet project of certain federal and provincial politicians, but even in the maritimes we are not as naïve about this as the proponents seem to think. We know that this is a politically charged project. We're not stupid. We can see this.

I will move to the last part of my brief, which covers things that have been talked about a bit here. The mistakes in the review process I think I will skip at this point. I want to get to the economic justification for this—pages 8 and 9—because we are talking about tax money here, your tax money and my tax money.

We have heard that the proposed bridge has never been compared dollar for dollar with other options for a crossing. We all know about the long history of economic boondoggles in our region, including the heavy water plant that was supposed to use fresh water but then they found out they were trying to use salt water, and so on and so on. All were projects dreamed up by politicians looking for votes down there. In these times of restraint every project should come under detailed scrutiny before it is funded, particularly by the government members, I would think, because they have been sharpening their pencils around a lot of other things. We can argue that one way or the other, but this is a project that should undergo serious scrutiny.

The proponents are being given approximately \$42 million per year for 35 years, as well as the tolls on the bridge for the 35 years of operation. In exchange they are going to build and operate this bridge for 35 years, and then give it to the people of Canada for the next 65 years. Do we have any assurances that the bridge that SCI hands over will be in a condition that will allow it to survive without major reconstruction for another 65 years? Do we have any recourse, financial or otherwise, if we are stuck with a collapsing piece of junk?

[Traduction]

physique et des sciences de l'atmosphère de l'Université Dalhousie. Nous estimons que c'est toute la communauté scientifique de la région qui a été giflée. Nous avons été avilis. Ces scientifiques n'ont pas eu le courage de montrer de quoi ils étaient faits, scientifiquement parlant. Pour nous, cela sonnait creux.

Je me fais bien comprendre? Nous leur avons donné la possibilité de discuter avec des scientifiques mais ils n'en ont pas profité. Comme je l'ai dit ici, nous ne croirons pas un seul mot de ce qu'ils disent à propos de ce projet tant que nous n'aurons pas eu l'occasion de voir les vraies données.

Cela m'amène au fait que les intervenants dans le PEEE n'ont jamais reçu de fonds leur permettant de procéder à une analyse scientifique indépendante et de faire intervenir des gens de l'extérieur qui n'avaient pas d'intérêts à défendre, qui ne venaient pas de la même ville que les promoteurs et qui étaient libres de toute attache. C'est ainsi que la science procède: on fait venir des gens indépendants qui n'ont aucun lien avec le projet.

Moi, je n'ai fait que farfouiller. Je n'ai pas reçu des centaines de milliers de dollars pour travailler là-dessus comme eux, et je dis que l'absence d'aide financière aux intervenants dans le PEEE est une grosse erreur. Comme je l'ai dit à la page 7 de mon mémoire, personne n'a été payé pour examiner ce projet d'un oeil critique pour voir quel est le véritable rapport qualité-prix.

Tous, nous savons qu'il s'agit du dada de certains politiciens fédéraux et provinciaux, mais même dans les Maritimes, nous ne sommes pas aussi naïfs que les promoteurs semblent croire. Nous savons que ce projet a une forte charge politique. Nous ne sommes pas stupides, nous le voyons bien.

Je vais maintenant passer à la dernière partie de mon mémoire qui porte sur des choses dont j'ai déjà un peu parlé. Je pense que je vais passer par dessus les erreurs du processus d'évaluation. Je vais plutôt passer à la justification économique du projet—pages 8 et 9—parce qu'il s'agit ici de l'argent des contribuables, du mien et du votre.

Des témoins ont dit qu'on n'avait jamais vraiment comparé le coût du projet de pont à d'autres options de traversée. Nous connaissons tous la longue succession de gouffres financiers dans notre région, comme l'usine d'eau lourde qui devait se servir d'eau douce et qui, a-t-on découvert par la suite, essayait de se servir d'eau de mer. Tous ces projets ont été conçus par des politiciens à la recherche de votes. En notre époque d'austérité, tous les projets devraient être examinés de façon détaillée avant de recevoir des fonds, surtout par les membres du gouvernement parce qu'ils se sont penchés sur bien d'autres dossiers. On peut militer en faveur de l'un ou de l'autre, mais ce projet-ci devrait faire l'objet d'un examen détaillé et sérieux.

Les promoteurs vont recevoir environ 42 millions de dollars par année pendant 35 ans, en plus des droits de péage pour la même période. En contrepartie, ils vont construire et exploiter le pont pendant 35 ans et le céder à la population canadienne pour une période de 65 ans. Avons-nous des garanties que le pont que SCI cédera sera dans un état tel qu'il puisse survivre sans réfections majeures pendant 65 ans? Avons-nous des recours financiers ou autres si nous nous retrouvons avec un tas de ferrailles sur les bras?

[Text]

Since there have been no estimates made public of maintenance plans or costs, nobody knows what SCI is prepared to do to maintain the structure. No money should be given to them until those plans and costs are revealed and checked out by independent scientists, engineers and economists.

On the way here from Halifax I picked up this month's *Scientific American*. The article in here is entitled "Why America's Bridges are Crumbling". In the section "How Bridges Fail", it says:

Once a bridge has begun to deteriorate, the process of decay accelerates. . . . Simple problems, if allowed to progress unchecked, can lead to severe damage. Debris on a bridge deck, for example, may block drains, causing water to accumulate. In cold regions, water may freeze inside the deck, cracking it. Deicing compounds, however, form salt solutions that rapidly corrode reinforcing bars and other structural members. When the salt content reaches a critical level, the concrete must be replaced even though the cement and aggregate are still sound.

Draining the water poses its own problems. Engineers have learned at great expense to direct water away from structural elements and bearing surfaces, where the combination of salt and stress can destabilize a bridge in a few years. Yet complex drainage systems are expensive and require periodic maintenance to keep them from clogging.

This sort of question, the fact that large numbers—over 10% of all kinds of bridges in the U.S., and up to 50% in some cases—of 35-year-old bridges are deemed inadequate, raises a lot of questions about whether we will get anything from this group at the end of their time.

The subsidy for the current ferry service is somewhere near \$25 million, depending on whose figures you believe. If the same subsidy offered to SCI were applied to improving the ferry system, it seems to me that we would gain in several ways. First, we would not have to borrow the large amount of money up front, thus saving on interest. Second, we could increase the number of sailings dedicated only to trucks to reduce their effective waiting times, as is done, for example, in B.C. on the route between Vancouver and Victoria. This would increase costs somewhat, but provide better service levels as demanded by the P.E.I. business community.

Buying new and better boats could begin immediately and continue for the next 35 years, and if needs changed over the years, boats with different characteristics could be purchased and this would achieve better flexibility for our money.

After 35 years, when SCI gives that old bridge needing repairs back to the government, the ferry system would be an ongoing operation, equipped with newer boats, perhaps requiring a few fewer workers per passenger but still employing a significant number of people, which would not require another massive capital infusion to ensure a continued link across the strait.

[Translation]

Puisqu'aucune estimation des coûts d'entretien n'a été rendue publique, personne ne sait ce que SCI fera pour assurer l'entretien de l'ouvrage. Pas un sou ne devrait lui être donné tant que les plans et les coûts de maintenance n'auront pas été révélés et contrôlés par un groupe de scientifiques, d'ingénieurs et d'économistes indépendants.

Pendant le trajet qui m'amenait ici de Halifax, j'ai lu le dernier numéro de *Scientific American*. Un des articles porte le titre «Why America's Bridges are Crumbling». Dans la partie intitulée «How Bridges Fail», je lis ceci:

Une fois qu'un pont a commencé à se détériorer, le processus de dégradation s'accélère. Des problèmes mineurs laissés à eux-mêmes peuvent conduire à de graves dégâts. Des débris abandonnés sur le tablier du pont, par exemple, peuvent bloquer les drains et conduire l'eau à s'accumuler. Dans les régions froides, l'eau peut geler à l'intérieur du tablier et le fissurer. Les produits de déglacage créent des solutions salines qui s'attaquent rapidement aux tiges de renforcement et à d'autres parties de la structure. Lorsque la teneur en sel atteint le seuil critique, le béton doit être remplacé, même si la pâte de ciment et les granulats sont encore solides.

Le drainage de l'eau pose des problèmes particuliers. Les ingénieurs ont appris à grand prix à canaliser l'eau loin des éléments de structure et de la surface portante, où la combinaison de sel et de tension peut déstabiliser un pont en quelques années. En revanche, les réseaux d'évacuation sont coûteux et exigent un entretien périodique pour éviter qu'ils ne s'obstruent.

Ce type de question, le fait qu'un grand nombre—plus de 10 p. 100 de toutes les espèces de ponts aux États-Unis, et jusqu'à 50 p. 100 dans certains cas—de ponts de 35 ans sont jugés dans un état insatisfaisant soulève bien des interrogations sur ce que nous léguera ce groupe dans 35 ans.

La subvention accordée actuellement au service de traversier est d'environ 25 millions de dollars, selon les chiffres auxquels on décide de se fier. Si la somme offerte à SCI était affectée à l'amélioration du système de traversier, je pense que nous y gagnerions de bien des façons. Tout d'abord, il ne serait pas nécessaire de contracter dès maintenant de gros emprunts, ce qui nous ferait économiser de l'intérêt. Deuxièmement, nous pourrions augmenter le nombre de traversées réservées aux camions, afin de réduire leur temps d'attente, comme on le fait par exemple en Colombie-Britannique entre Vancouver et Victoria. Cela augmenterait légèrement les coûts mais les milieux d'affaires de l'Île-du-Prince-Édouard obtiendraient le service de meilleure qualité qu'ils réclamaient.

• 1635

On pourrait commencer à acheter immédiatement de nouveaux bateaux, de meilleure qualité, et on pourrait continuer pendant les 35 prochaines années. Si les besoins changeaient, on pourrait acheter des bateaux différents, ce qui garantirait une utilisation plus souple de notre argent.

Au bout de 35 ans, quand SCI donnera au gouvernement ce vieux pont ayant besoin de réparations, le système de traversiers sera bien établi, il fonctionnera avec de nouveaux bateaux, exigeant peut-être moins d'employés par passagers mais continuant toujours d'offrir un nombre d'emplois non négligeables, et aucune autre injection massive de capitaux ne serait nécessaire pour garantir la continuation d'une liaison à travers le détroit.

[Texte]

Now, compare this with the bridge scenario. Sometimes the bridge is going to have to be resurfaced. How is this going to be done to a two-lane bridge without disrupting the traffic substantially? We tried this on a four-lane bridge in Halifax; there was disruption for weeks. How often will this have to be done on the SCI bridge? So much for this uninterrupted fixed link. What happens if there need to be major structural repairs? Will they have to rent a ferry for several weeks or months in order to keep things going? What about the cost of that?

What protection is there against cost overruns? If SCI builds half the bridge, then says it needs another \$500 million to complete the project in an environmentally sound way, would they be refused? I don't think so. Do we know that they haven't already underestimated the real costs by showing us a minimal two-lane bridge that will eventually have to be upgraded to four lanes for safety reasons.

I want to finish with the old trade-offs for the girdle principle. The girdle principle is where you keep trying to push something in somewhere, and it pops up somewhere else. Think about that on this bridge. If they decided they want to make a three-lane bridge so they get better safety in case there's accidents, all of a sudden they have to have more piers — more piers, less space, and then there's a problem with the ice-out.

The fact of the matter here, folks, is that they haven't given us a fixed target to deal with, anybody, proponents or opponents. Until they do, if I were in your shoes I wouldn't give them the money, quite simply. Thank you.

The Chairman: I'm sure you realize, Dr. Hertzman, that we take this topic very seriously, and perhaps you'll permit the chairman a bit of levity. I would say that I would cast you as a definite doubtful for building this bridge; would that be correct?

Dr. Hertzman: I wouldn't be building it, no.

The Chairman: With that, we have a few minutes, my colleagues. If you have any questions you would like to pose to Dr. Hertzman, I'll be pleased.

Mr. Casey: Thank you very much. You mentioned a couple of times this morning options that weren't considered. Have you considered other options and weighed the scientific and the environmental impacts of them?

Dr. Hertzman: Only in general ways. As I said before, I came into this process quite late. I was not involved in the original process as the fellow before me was. I was brought in, quite frankly, when a number of scientists asked some questions about the climate and weather and got me involved at that level.

Simply looking at the project from a scientific outside perspective, it seemed to me there had not been, if you want, a vision or a comparative look at various other options. It's clear that there are things wrong with ferries, and things wrong with tunnels, and things wrong with bridges. But the point of the matter is that there really has not been an equal pot of money, and let's try four or five different options to see what's going to go.

[Traduction]

Comparez maintenant ce scénario à celui du pont. À un certain moment, il va falloir le regoudronner. Comment fera-t-on, sur un pont à deux voies, sans perturber considérablement le trafic? Nous avons essayé de le faire avec un pont à quatre voies, à Halifax, et le trafic a été perturbé pendant des semaines. Combien de fois sera-t-on obligé de refaire complètement la surface de ce pont? Vous voyez, cette liaison fixe ininterrompue est un mythe. Que se passera-t-il en outre si l'on doit faire des réparations structurales très importantes? Va-t-on louer un traversier pendant plusieurs semaines ou mois pour maintenir le trafic? Combien cela va-t-il coûter?

Quelle protection avons-nous contre les dépassements de budgets? Si SCI construit la moitié du pont puis déclare d'un seul coup qu'il lui faut 500 millions de dollars de plus pour construire la deuxième moitié en respectant les critères environnementaux, va-t-on les lui refuser? Je ne le crois pas. Sommes-nous certains que la société n'a pas déjà sous-estimé les coûts réels en nous présentant un projet absolument minimum de pont à deux voies, que l'on sera plus tard obligé de transformer en pont à quatre voies pour des raisons de sécurité?

Je voudrais terminer en évoquant l'image de la gaine. Vous le savez, avec une gaine, quand on pousse quelque chose d'un côté, cela ressort de l'autre. C'est un peu la même chose avec ce pont. Si l'on décide d'en faire un pont à trois voies, afin de pouvoir intervenir plus facilement en cas d'accident, il va falloir d'un seul coup construire de nouveaux piliers, et l'on aura alors un problème au moment de la fonte des glaces.

Le problème fondamental est que personne ne nous a donné jusqu'à présent d'objectif fixe, et je parle ici aussi bien des partisans que des détracteurs du pont. Si j'étais à votre place, je ne metrais pas un sou là-dedans tant que le projet n'aura pas été clairement défini.

Le président: Vous comprenez certainement, monsieur Hertzman, que nous prenons cette question très au sérieux. Me permettez-vous cependant une remarque humoristique? Si je comprends bien, vous vous rangez clairement dans le camp des incertains, au sujet de ce pont?

M. Hertzman: Non, je ne le construirais pas.

Le président: Bien. Nous avons maintenant quelques minutes pour la période de questions. Quelqu'un veut-il poser une question à M. Hertzman?

M. Casey: Merci, monsieur le président. Vous avez dit à plusieurs reprises, monsieur Hertzman, que plusieurs options n'avaient pas été prises en considération. L'avez-vous fait et avez-vous pesé leurs incidences scientifique et environnementale?

M. Hertzman: Seulement de manière générale. Comme je l'ai dit, je suis entré assez tardivement dans ce processus. Je ne suis pas intervenu dès le départ, comme la personne qui m'a précédé. En fait, je suis intervenu quand un certain nombre de scientifiques ont commencé à poser des questions au sujet des problèmes climatiques.

Si j'analyse ce projet d'un point de vue purement scientifique, et de façon tout à fait objective, j'ai l'impression que l'on n'a pas du tout envisagé les autres options possibles. Il est clair que les traversiers n'offrent pas que des avantages, mais cela vaut aussi des tunnels et des ponts. Le problème qui se pose, dans le cas présent, c'est que l'on n'a pas analysé avec la même attention les quatre ou cinq options différentes que l'on aurait pu envisager.

[Text]

That's what I would do first if I were in charge of the project. I have not done environmental impact studies. I've done a certain amount of looking at some calculations to get an idea of where things would be.

You have to realize I'm a full-time university professor; I'm not supposed to be working more than one day out of five on consulting stuff. I do a little bit of consulting, but not very much, and quite frankly, the opponents in this project have been essentially guerrillas running around the edges of this.

Mr. Casey: You mentioned the same amount of money. You've used the figure \$25 million a year in your calculations. We've gone through those numbers, and we understand that \$25 million is a subsidy, but it doesn't allow for replacing the new boats that are needed right away, or the cost of maintaining the expensive wharfs and structures to operate the ferries.

• 1640

Dr. Hertzman: The thing is, we're talking about a figure of \$42 million, right? If there's \$25 million as the subsidy, there presumably is an amount of money between those two. What the exact amount is in terms of adding up all the interest costs for borrowing the money up front. . . You would take a look at the actual total cost of the bridge proposal as it is and compare it to use of that money to improve the ferry system or to keep it running continuously forever, essentially.

The question comes down to whether or not the bridge has been completely costed out. In other words, is the bridge in fact going to require major money at the end of 35 years, just as the ferries from time to time require major money to replace boats, wharves, etc.?

I want to see all of the costs of one and of the other laid end to end, and that's why I very strongly agree that there has to be specific bridge proposal with specific materials, specific de-icing compounds and all the things that are going to be required of the bridge. How many people are going to be running the environmental stuff, for how long, how many trucks are they going to have to clear the snow and so on and so forth? All that stuff has to be on the table to compare apples with apples here. That's what I am talking about. As far as I can see, the bridge guys have deliberately underestimated a lot of their costs related to the things that I know about, which are storms and so on.

Mr. Casey: But the deal is that they get a fixed amount of money, and they have to supply the services—emergency services, snow removal, and maintenance of the bridge; that's part of the deal.

Dr. Hertzman: What if they don't? Do we have any recourse against this? I mean, suppose they decided the first 20 years they're going to—

Mr. Casey: They don't get the subsidy.

Dr. Hertzman: Suppose they maintain the bridge well for the first 20 years, then after the 20 years, they start making additional profits and not maintaining the bridge. Do we have any recourse?

[Translation]

Si j'étais responsable du projet, c'est ce que je commencerais par faire. Je n'ai pas fait d'études d'incidences environnementales, mais j'ai examiné certains chiffres pour me faire une meilleure idée de la situation.

Comprenez que j'enseigne à temps plein à l'université. Je ne suis pas censé consacrer plus d'une journée sur cinq à ce travail de consultant. Certes, j'en fais un peu, mais pas beaucoup. Quoi qu'il en soit, je dois dire, en toute sincérité, que les adversaires de ce projet font essentiellement de la guérilla pour tenter de le bloquer.

M. Casey: Vous avez parlé d'argent, tout à l'heure, vous avez mentionné 25 millions de dollars par an. D'après nous, ces 25 millions de dollars constituent une subvention, mais ils ne permettent pas d'acheter les nouveaux bateaux dont on a besoin immédiatement pour remplacer les vieux, ni d'entretenir les quais et structures nécessaires pour exploiter les traversiers, ce qui coûte très cher.

M. Hertzman: Le fait est que nous parlons maintenant de 42 millions de dollars, n'est-ce pas? Autrement dit, s'il y a 25 millions de dollars de subvention, il y a aussi une différence entre ces deux chiffres que l'on doit expliquer d'une certaine manière. Il conviendrait de calculer combien coûterait exactement les intérêts pour emprunter la somme. Il faudrait calculer le coût total réel du projet de construction du pont et le comparer au coût de l'amélioration du système de traversiers pour le maintenir en service de manière permanente.

La question est de savoir si nous disposons des coûts complets au sujet du pont. Autrement dit, ne devrait-on pas envisager que ce pont exigera en fait des dépenses considérables au bout de 35 ans, tout comme il faut de temps en temps dépenser des sommes considérables pour remplacer les traversiers, réparer les quais, etc.?

A mon avis, il est essentiel de dresser la liste complète des coûts pour les deux solutions. Voilà pourquoi je suis fermement convaincu qu'il nous faut un projet de pont tout à fait spécifique, avec des matériaux spécifiques, des produits de déglacage spécifiques, et toutes les choses nécessaires pour exploiter un pont. Combien d'employés seront nécessaires pour régler les problèmes d'environnement, et pendant combien de temps? Combien de camions y aura-t-il pour déblayer la neige? Voilà tous les facteurs dont il faut tenir compte pour faire une comparaison qui tienne debout. C'est tout ce que je réclame. A mon avis, les responsables du projet de pont ont délibérément sous-estimé une bonne partie des coûts concernant les éléments que je connais, par exemple les travaux requis en cas de tempête.

M. Casey: Mais, selon le projet, on leur donne une somme fixe et ils doivent fournir tous les services, c'est-à-dire les services d'urgence, les services de déneigement et les services d'entretien. Cela fait partie de l'entente.

M. Hertzman: Que ferez-vous s'ils ne le font pas? Quels sont vos recours? Supposez qu'ils décident au bout de 20 ans. . .

M. Casey: Ils n'aurons pas la subvention.

M. Hertzman: Supposez qu'ils entretiennent fort bien le pont pendant les 20 premières années, puis qu'ils se mettent à laisser aller un peu les choses pour faire des profits supplémentaires. Quel est votre recours?

[Texte]

Mr. Casey: We do have a recourse because we pay them \$42 million a year, and that's a terrific incentive; I mean, it's like holding back the rent.

Dr. Hertzman: But you're not going to be paying them \$42 million each and every one of the 35 years. They have to borrow the money up front, right?

Mr. Casey: They do, but that has nothing to do with the federal government.

Dr. Hertzman: All right, so you in fact have a hold on them to maintain it themselves, but suppose they claim at the end of, say, 25 years that a major resuscitation has to come to the bridge. Are you going to argue that they have to present you a bridge at the end of 35 years that's in the same or equivalent condition to the one they built, or are they allowed to depreciate down to something less than that?

Mr. Casey: I would assume that nobody would expect them to turn over a brand-new bridge after 35 years.

The Acting Chairman (Mr. McGuire): I'd like to interject here. Rex has to leave and he'd like to ask a question before he does.

Mr. Casey: Let Rex ask the question.

Mr. Crawford (Kent): Dr. Hertzman, I enjoyed your virtual travelogue. I'd hate to go down there after I hear about all these winds and gusts and ice. If a bridge was built to what you refer to as your site-specific data, would you agree to it then—if they adhered to everything you said they haven't?

Dr. Hertzman: With the same proviso as the fellow before me: provided we could show that there was no better way to do the job. If the wind data taken indicates that the bridge could be built safely, and options studies show it is the economically right thing to do, yes, I would support it under those conditions, but only under those conditions.

The fact of the matter is that those are two very big things, and it would require several years of data, meteorological data and ice data, to convince me that you had enough data to show that you knew what was going on at that bridge site.

Mr. Crawford: Well, doctor, I'm not familiar with many bridges. I'm familiar with Key West, which is small compared to this program, or the Mackinac Bridge, but the velocity and gust on the Mackinac Bridge would be even more, I think, than on this bridge.

Dr. Hertzman: Yes.

Mr. Crawford: They've been able to control it with no problems.

Dr. Hertzman: The Mackinac Bridge is fairly short compared to this one. The fact is that the bridge in Halifax, the MacKay Bridge, and also the Macdonald Bridge both suffer from high winds and gusts as well, but you can white-knuckle your way across a short bridge. You grab the steering wheel and just hope you get across over a couple of minutes. We're talking here about 20 or 25 minutes, or half an hour. I don't know very many drivers who could white-knuckle for 25 minutes on a two-lane bridge where you can't turn out and take a break.

[Traduction]

M. Casey: Notre recours est que nous pourrions ne plus leur payer 42 millions de dollars par an. C'est une incitation considérable à agir comme il faut. C'est un peu comme si nous décidions de ne pas payer notre loyer.

M. Hertzman: Mais vous n'allez pas payer 42 millions de dollars par an, pendant 35 ans. La société va emprunter tout l'argent dès le début, n'est-ce pas?

M. Casey: Oui, mais cela n'a rien à voir avec le gouvernement fédéral.

M. Hertzman: Très bien. Vous avez donc un moyen de pression, mais supposez maintenant que la société dise au bout de 25 ans, par exemple, qu'il faut entreprendre des travaux extrêmement importants pour réparer le pont. Allez-vous prétendre qu'elle doit vous remettre au bout de 35 ans un pont se trouvant exactement dans le même état que celui qui a été construit, ou la société sera-t-elle autorisée à le laisser se déprécier?

M. Casey: Je suppose que personne ne s'attend à ce que la société remette un pont tout neuf au bout de 35 ans.

Le président suppléant (M. McGuire): Puis-je intervenir? Rex doit partir et il aimerait poser une question.

M. Casey: Que Rex pose sa question.

M. Crawford (Kent): J'ai beaucoup apprécié votre documentaire touristique, monsieur Hertzman. Je dois dire que je n'aurais aucune envie de me trouver sur ce pont après tout ce que vous nous avez dit au sujet du vent, de la bourrasque et de la glace. Seriez-vous cependant d'accord avec ce projet si la société acceptait de construire ce pont en fonction de ce que vous appelez vos données spécifiques? Je veux dire par là qu'elle accepterait absolument tout ce que vous demandez.

M. Hertzman: Avec la même réserve que le témoin qui m'a précédé, c'est à dire, à condition qu'on puisse me prouver qu'il n'y a pas de meilleure solution. Si les données sur le vent montrent que le pont peut être construit en toute sécurité, et si l'étude des options montre que le pont est la bonne solution sur le plan économique, je serais prêt à l'accepter, mais seulement à ces conditions.

Le problème est que ce sont là de très grosses conditions et qu'il faudrait recueillir des données pendant plusieurs années, sur les facteurs météorologiques et sur la glace, pour pouvoir me convaincre que l'on en sait assez sur ce site.

M. Crawford: Je dois dire que je connais très peu de ponts, monsieur Hertzman. Je connais bien celui de Key West, qui est relativement petit par rapport à celui qu'on envisage, et je connais aussi le Mackinac Bridge, où les vents me semblent encore plus violents que dans le cas qui nous intéresse.

M. Hertzman: Oui.

M. Crawford: Cela ne semble pas causer trop de problèmes.

M. Hertzman: Le pont Mackinac est relativement court par rapport à celui-ci. Le fait est qu'il y a deux ponts, le pont MacKay, à Halifax, et le pont Macdonald, où les vents et les bourrasques sont aussi élevés, mais il faut dire que ce ne sont pas des ponts très longs. Sur un pont relativement court, vous pouvez vous accrocher au volant de votre voiture et espérer vous en sortir en quelques minutes. Dans le cas qui nous préoccupe, nous parlons d'un trajet de 20 à 25 minutes, c'est-à-dire de près d'une demi-heure. Je ne sais pas combien de conducteurs seraient prêts à conduire pendant 25 minutes dans la terreur sur un pont à deux voies où il serait absolument impossible de faire un arrêt ou de faire marche arrière.

[Text]

That's why I'm saying this is a very different kettle of fish than the Mackinac Bridge or the bridges in Halifax. I asked several scientists, guys who work on some of the BIO ships, whether they would drive this bridge in the winter in storm conditions. They said, under no circumstances.

This is not an official poll or anything, but I asked some guys who are maritimers who have been around for a long time, and they said, not a chance, and that's my feeling about it. I've driven on some high bridges in the western part of the country, where you don't have any freezing rain, and that's an adventure in itself. This is even more difficult.

• 1645

Mr. Worthy: You were here for the previous witness. It's interesting when we get scientists in; they always bring a different perspective. Yours was very strongly argued. My concern is that towards the end you got away from your science and into some of the economic arguments.

You accused many of the scientists dealing with this of dealing in a sloppy manner. I think in some of your arguments towards the end, you were tending to engineer results rather than deal with the facts and that takes so much away from... My question is, are your scientific conclusions as sloppy as some of the economic ones?

Dr. Hertzman: The economic arguments at the end are made because, as somebody who has to pay taxes in the maritimes, I realize that if money goes into this bridge, it will take away from money to improve the TransCanada Highway in New Brunswick, for example, or money to do other things that are very important yet are being cut even today. The Canada Council is cutting, and so on.

We're making economic choices here. I'm not an economist, and I admit that for some of the economic stuff here there are details I don't have. You guys have spent a lot of time on this.

The fact of the matter is that if we are going to make a good economic analysis, we have to have the good, up-front science. I'll stand by the scientific stuff. I haven't said I've done as many studies as the Ice Committee guys have done. They had hundreds of thousands of dollars and a lot of power behind them.

What I'm arguing is that the opponents of this bridge should have been given that money way up the road, so they could be doing proper vetting for money with consultants to balance this out. That didn't happen. We said that as a scientific community, we invited these guys to come and show us their science, and they refused to do that. In the absence of their doing that, we in science don't believe anything until we're satisfied that it's proven.

It's not correct until it's proven by a lot of people thinking that it's right. Just because a bunch of bureaucrats from DFO are comfortable with this does not make it so. Okay? Consensus science only works if everybody has had a chance to get their hands in. This hasn't happened here.

[Translation]

Voilà pourquoi je dis que la situation est très différente du pont Mackinac ou des ponts de Halifax. J'ai demandé à plusieurs scientifiques qui font des recherches en mer, s'ils seraient prêts à conduire une automobile sur ce pont, en hiver, en pleine tempête. Ils ont répondu que ce serait impensable.

Certes, je n'exprime pas ici le résultat d'un sondage officiel, je vous communique seulement l'opinion de gens qui connaissent bien la mer et qui ont une longue expérience. Leur réponse a été qu'ils ne tenteraient jamais cette expérience. J'ai déjà conduit sur certains ponts fort élevés dans l'ouest du pays, où il n'y a pas de pluie verglassante, et c'est déjà toute une aventure. Dans le cas qui nous intéresse, ce serait encore plus difficile.

M. Worthy: Vous avez entendu le témoin qui vous a précédé, et je dois dire qu'il est toujours intéressant d'inviter des scientifiques car ils présentent toujours les choses de manière un peu différente. Je dois vous dire que vos arguments nous paraissent très convaincants, sauf vers la fin, vous avez quitté le domaine scientifique pour aborder le domaine économique.

Vous avez reproché à bon nombre de scientifiques qui ont traité de ce problème de l'avoir fait à la légère. Je dois vous dire que j'ai eu l'impression, vers la fin de votre témoignage, que vous avez tendance vous aussi à déformer les résultats plutôt qu'à présenter des faits concrets, ce qui nuit considérablement à votre argument. Ma question est très simple: vos conclusions scientifiques sont-elles aussi fumeuses que certaines de vos conclusions économiques?

M. Hertzman: J'ai présenté certains facteurs économiques parce que je sais parfaitement, vu que je paye des taxes dans les Maritimes, que tout l'argent qui sera investi dans ce pont ne le sera pas dans l'amélioration de la transcanadienne au Nouveau-Brunswick, par exemple, ou dans d'autres activités tout aussi importantes. En plus, on impose des compressions budgétaires partout, aujourd'hui. Voyez le Conseil des Arts.

Il s'agit ici d'une question de choix économiques. Je ne suis pas un économiste et je reconnais qu'il y a certains détails que je n'ai pas. Peut-être puis-je m'en remettre à vous puisque vous parlez si souvent d'économie à Ottawa?

Cela dit, si vous voulez faire une bonne analyse économique, il vous faut partir de données scientifiques tout à fait solides. Croyez-moi, je ne rejette aucune de mes affirmations de nature scientifique. Je ne dis pas que j'ai fait autant d'études que les gens du Comité des glaces, qui ont bénéficié, eux, de centaines de milliers de dollars et de l'appui d'organismes très puissants.

Ce que je dis, c'est que les adversaires de ce projet auraient dû recevoir autant d'argent pour pouvoir produire des analyses aussi solides. Cela n'a pas été le cas. Par contre, puisque vous parlez de questions scientifiques, nous avons invité ces gens-là à venir nous présenter leurs arguments scientifiques et ils ont refusé. Or, vous savez bien qu'un scientifique ne croit jamais rien tant qu'on ne lui a pas donné des preuves noir sur blanc.

On ne doit rien accepter tant que beaucoup de gens n'ont pas donné des preuves concrètes. Ce n'est pas parce qu'une bande de bureaucrates du ministère des Pêches et Océans sont satisfaits qu'il faut prendre cela pour argent comptant. Vous comprenez? Les choses scientifiques ne sont acceptables que si tout le monde a eu la possibilité de les analyser et de les contester. Cela n'a pas été le cas ici.

[Texte]

I will admit that the economics here are beyond where I'm from. I've been in the maritimes five years from B.C., and all I can see is that every time a project happens somebody seems to cook the money books.

You want to argue with my finances? All right. Get the money guys in here, and go back and forth through it. But every time a project happens, it seems like the costs always escalate and the benefits always shrink. You can go back through history and look at that. I'm saying that if we're going to put a big chunk of money up front in this project, I want to be convinced as a taxpayer that I'm not going to be stuck with what amounts to a repeat of the MacKay Bridge in Halifax.

You're familiar with the MacKay Bridge and the Macdonald Bridge? We're paying \$100 million in overseas-generated interest because a bunch of guys in pink polyester suits decided to play the foreign currency market with Swiss francs and German marks in the early 1970s. That's what I don't want to have happen.

As a taxpayer, I think somehow that the little guys who have to pay the taxes around Nova Scotia and New Brunswick never got asked about this. Maybe they'd rather the artist who's not going to get a grant next week have that money instead of it going into this bridge.

I want to make sure this money is well spent, damn it. I don't care whether I'm an economist or not. I would like to challenge everybody in this room—in fact, I was thinking maybe I'll do it figuratively—to put up 1% of your salary against the arguments made by SCI. We'll put them in an envelope and open them 35 years from now for our descendants to find out what really happened.

I'm here to tell you that 1% of my salary says this is not going to happen in the way SCI says it is financially. I'm not a professional economist. I've got a cousin who's a professional economist down at Guelph, and he and I argue all the time.

You know, there's a joke in meteorology: the only people who are worse forecasters than weather guys are the economists. We've got a bad record, and theirs is worse. As a weather forecaster, I've got good feelings about economists, because they're the guys on the lower step from me.

Mr. Worthy: Some of my colleagues and I were talking here, and this is more of a statement. As far as weather forecasts go, I and some of my colleagues have found that in fact, over the last decade in particular, there's been a vast improvement in the forecasts. It's nowhere near what it was before, when you could normally just about say with some assurance that, whatever they predicted, the weather was going to be the opposite.

• 1650

Dr. Hertzman: Full marks go to the Environment Canada scientists who are doing the job. The guys who work at Environment Canada should get the credit for that; they rarely do, and I'm here to give them the credit.

[Traduction]

Je reconnais qu'il y a dans le cas présent des analyses économiques qui m'étonnent. Je suis depuis cinq ans dans les Maritimes, après avoir été en Colombie-Britannique, et je constate que, chaque fois qu'un projet est lancé, il y a quelqu'un qui s'arrange pour trafiquer les livres.

Vous voulez contester mes chiffres? Ne vous gênez pas. Faites venir des spécialistes et passez tous les chiffres à la loupe. Quoi qu'il en soit, chaque fois qu'un projet est lancé, vous savez bien que les coûts augmentent toujours, et que les avantages rétrécissent toujours. Nous en avons des preuves innombrables. Mon argument est simple: puisqu'on va investir beaucoup d'argent dans ce projet, je voudrais avoir la conviction, en tant que contribuable, que je ne serai pas obligé de payer pendant des années l'équivalent de ce qui est arrivé avec le pont MacKay à Halifax.

Vous connaissez l'histoire du pont MacKay et du pont Macdonald? Nous payons 100 millions de dollars d'intérêts à l'étranger parce qu'une bande de rigolos en costumes de polyester rose ont décidé de jouer avec des francs suisses et des marks allemands sur le marché des devises étrangères au début des années soixante-dix. Je ne voudrais pas que cela recommence.

Vous savez, j'ai l'impression qu'on ne demande jamais leur avis aux petites gens qui doivent payer les taxes, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Peut-être préféreraient-ils donner cet argent à un artiste qui n'aura plus de subvention la semaine prochaine plutôt qu'à ces bâtisseurs de ponts.

Je veux simplement que l'argent soit bien dépensé. C'est tout. Et cela est justifié que je sois économiste ou non. J'aimerais vous mettre tous au défi, dans cette pièce—je vais sans doute le faire symboliquement—de parier 1 p. 100 de votre salaire contre les arguments de SCI. Nous mettrons cette somme dans une enveloppe que nos descendants ouvriront dans 35 ans pour voir ce qui est vraiment arrivé.

Je veux dire ici que je suis prêt à parier 1 p. 100 de mon salaire que les choses n'évolueront pas, sur le plan financier, comme SCI le prétend. Cela dit, je ne suis pas un économiste de profession. J'ai un cousin qui est économiste, à Guelph, et nous nous battons tout le temps.

Vous savez, il y a une blague qu'on dit souvent en météorologie: les seuls prévisionnistes qui soient pires que les météorologues sont les économistes. Nous ne sommes peut-être pas très forts, mais eux sont encore pires. En tant que météorologue, je n'en veux pas du tout aux économistes parce que je sais qu'ils sont encore pires que moi.

M. Worthy: Je voudrais faire une brève remarque à ce sujet, suite à une discussion que je viens d'avoir avec certains de mes collègues. Nous venons en effet de conclure qu'il y a eu une amélioration considérable des prévisions météorologiques, notamment depuis une dizaine d'années. La situation est bien meilleure qu'autrefois, lorsqu'on pouvait avoir la certitude que le temps serait tout simplement à l'opposé de ce que les météorologues avaient prévu.

M. Hertzman: Félicitations aux scientifiques d'Environnement Canada qui font ce travail. C'est à eux qu'en revient le crédit. Je tiens à le souligner car on le mentionne rarement.

[Text]

The Chairman: Good. I thank you, Dr. Hertzman, for appearing before our committee.

Dr. Hertzman: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: We're now going to hear from what is called the Ice Committee. I don't know if it's called that euphemistically.

Among the members of the committee who are appearing will be Mr. Gene Barry, the Captain of CCG Icebreaker *John A. MacDonald*, the Northumberland Strait Crossing Project, and member of the Ice Committee. We also have with us Mr. Torkild Carstens, Head of Research for the Norwegian Hydrotechnical Laboratory, also a member of the Ice Committee; Mr. Kenneth Croasdale, engineering consultant and member of the Ice Committee; Mr. Bob Frederking, Head of Cold Regions Engineering at the National Research Council and member of the Ice Committee.

I invite you gentlemen to the table of the committee to give your testimony. I do have a question for you. Will you be using this projector?

Mr. Kenneth Croasdale (Engineering Consultant; Member of the Ice Committee): If we have time.

I will be the spokesperson for the first part of the session. If we have time, I have about half a dozen slides I would like to show in about five minutes from now.

The Chairman: I don't mind; it's just that I want to be able to see you, so I will move the chair.

With that, I welcome you gentlemen to our committee. I'm sure we're very interested in what you have to say.

The procedure we have is that you will be making your presentation from now until 5:30 p.m. Whatever time we have left after what you take up in your presentation we will question you in. That's our usual procedure. With that, I invite you to give your testimony to this committee.

Mr. Croasdale: Thank you, Mr. Chairman. We have a package I'd like one of my colleagues to hand out so that the members of the committee have it in front of them. I'd like to lead you through this hand-out and at one point in the discussion I will show a few slides.

The first thing I'd like to do is give you a quick overview of the Ice Committee's milestones or the process, if you like, we went through in performing our work, and that is found on the first page of the hand-out you're now receiving.

The Ice Committee was formed in January 1991. It's my understanding that we, as candidates for the committee, were recommended to Public Works Canada by Environment Canada on the basis of our knowledge and reputations.

Following the formation of the committee in January 1991, through the period January to April 1991, we held a couple of meetings during which we reviewed the modelling of the ice jamming and ice-out in the strait that had been conducted to date for the FEARO panel and Public Works Canada. We directed modelling improvements we felt were necessary to improve that assessment of ice jamming and ice clearing in the strait and reviewed the preliminary results of the improved model.

[Translation]

Le président: Très bien. Merci, monsieur Hertzman, d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Hertzman: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant entendre des représentants de ce qu'on appelle le Comité des glaces. Je ne sais pas si ce nom est un euphémisme.

Quoi qu'il en soit, nous accueillons M. Gene Barry, capitaine du *John A. MacDonald*, le brise-glace de CCG, et membre du Comité des glaces. Il est accompagné de M. Torkild Carstens, chef des services de recherche du laboratoire hydrotechnique norvégien, et aussi membre du comité; M. Kenneth Croasdale, ingénieur-conseil et membre du comité, et M. Bob Frederking, chef du Service de génie des régions froides, au Conseil national de recherches, et membre du comité.

Messieurs, veuillez vous avancer à la table pour nous donner votre témoignage. Allez-vous utiliser ce projecteur?

M. Kenneth Croasdale (ingénieur-conseil; membre du Comité des glaces): Si nous en avons le temps.

Je vais commencer notre exposé puis, si nous avons le temps, je vous présenterai une douzaine de diapositives, dans cinq minutes environ.

Le président: Très bien. Je vais donc me déplacer car je tiens à les voir.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue devant notre comité. Soyez certains que ce que vous avez à dire nous intéresse beaucoup.

Je précise que la séance va durer jusqu'à 17h30. Nous allons donc vous poser des questions pendant le temps qu'il restera lorsque vous aurez fini votre exposé. C'est là notre procédure habituelle. Je vous donne maintenant la parole.

M. Croasdale: Merci, monsieur le président. Je vais demander à l'un de mes collègues de vous remettre la documentation que nous avons apportée. Je vais vous la présenter brièvement, après quoi je vous montrerai quelques diapositives.

Je voudrais commencer par vous donner un bref aperçu du processus de création et de travail de notre comité, dont vous trouverez le résumé à la première page de la documentation qui vous est remise.

Le comité a été créé en janvier 1991. Si j'ai bien compris, à l'époque, Environnement Canada nous a recommandés à Travaux Publics Canada pour faire partie de ce comité parce qu'il s'agit d'un domaine que nous connaissons bien et dans lequel nous jouissons d'une certaine réputation.

Suite à la création du comité, en janvier 1991, nous avons tenu plusieurs réunions, jusqu'à avril 1991, pour revoir le système de modélisation de la formation des embâcles et du dégagement des glaces dans le détroit qui avait été élaboré pour le comité BFEEE et pour Travaux publics Canada. Nous avons demandé que l'on y apporte les améliorations que nous jugions nécessaires pour obtenir une meilleure évaluation de ces processus, et nous nous sommes ensuite penchés sur les résultats préliminaires du modèle amélioré.

[Texte]

On April 11, 1991, we issued a progress report. That report was issued through Public Works Canada, but was publicly available. On the basis of the issuing of that progress report, we also held media interviews and public meetings in Charlottetown and in Bayfield, New Brunswick, and I'll refer to those public sessions in a moment.

Following the issuing of our preliminary progress report and the media interviews and public interaction, we also received some correspondence from Drs. Loucks and Hertzman, which express some concerns about the modelling that had been done. As a committee, we reviewed those concerns during the period May to June 1991 and did respond by letter to Drs. Loucks and Hertzman, addressing those concerns.

• 1655

As a matter of record in the context of peer review, for example, we did present a paper on our work in September 1991 at the International Ice Conference in St. John's.

Shortly after that we had the opportunity to review the review of Dr. Clarke of Fisheries and Oceans Canada, who had, of course, reviewed our work, and also the comments of Drs. Loucks and Hertzman. We felt it was necessary and appropriate to respond to Dr. Clarke's review, and we did so in October 1991.

Later that month we also had a meeting of our committee to look at the specific bridge designs, which had got to the point of being specific in terms of pier shape and spans by that time, as opposed to the generic designs we had looked at earlier in our work.

At that time we also spent some time in a conference call to Dr. Loucks to clear up and discuss further some of the concerns he had.

In November and December 1991 we prepared and issued our final report, which in our opinion did include many points of discussion around some of the concerns that had been expressed by Drs. Loucks and Hertzman and included some additional sensitivity runs in the modelling. That final report has been available to all interested parties and became the basis for Public Works and Environment Canada to look at the issue of ice clearing and ice-out in the strait.

Also, as a matter of record, in terms of peer review, there were a number of occasions when some of us had the opportunity to talk about our work to learned groups. One was the Canadian Meteorological and Oceanographic Society in Ottawa, which we addressed in January 1992, and another was the occasion of a cross-Canada lecture tour for the Canadian Society of Civil Engineers. So I'm trying to give you the impression that our work has been exposed to the scientific community to some degree.

Over the past year the committee has not been very active, but we have responded to questions as required and, more recently, have reviewed the specific SCI design from the point of view of meeting the two-day criteria and have found that, indeed, it does meet it.

[Traduction]

Le 11 avril 1991, nous avons produit un rapport d'étape, qui a été publié par le truchement de Travaux publics Canada et qui est à la disposition du public. Suite à la publication de ce rapport, nous avons donné des entrevues à la presse et nous avons participé à des réunions publiques à Charlottetown et à Bayfield, au Nouveau-Brunswick. Je reviendrai dans un instant sur ces réunions publiques.

À la suite de ce rapport d'étape, des entrevues de presse et des réunions publiques, nous avons reçu une correspondance de M. Loucks et de M. Hertzman, qui exprimaient certaines préoccupations au sujet de la modélisation qui avait été faite. Notre comité s'est penché sur ces réserves en mai et en juin 1991, et nous avons écrit à MM. Loucks et Hertzman pour leur communiquer nos conclusions.

En outre, dans le contexte de l'examen de notre travail par nos pairs, nous avons, par exemple, présenté une communication sur nos travaux à la Conférence internationale sur la glace qui s'est déroulée à St-John's en septembre 1991.

Peu après la conférence, nous avons eu l'occasion d'étudier l'examen que M. Clarke, de Pêches et Océans Canada, avait fait de nos travaux, ainsi que les commentaires de MM. Loucks et Hertzman. Nous avons conclu qu'il fallait répondre à M. Clarke, et nous l'avons fait en octobre 1991.

C'est plus tard ce mois-là que notre comité s'est réuni pour étudier des projets précis de pont, c'est-à-dire un des projets où la forme de pile et la portée des travées étaient précisées, plutôt que des projets génériques comme ceux que nous avions vus au début de nos travaux.

À ce moment-là, nous avons communiqué avec M. Loucks, par conférence téléphonique, pour clarifier certaines de ses réserves et pour en parler davantage.

En novembre et en décembre 1991, nous avons rédigé notre rapport final et nous l'avons rendu public. A notre avis ce rapport reflète de nombreux aspects des discussions qui ont porté sur certaines des réserves exprimées par MM. Loucks et Hertzman, et il fait état d'autres essais de sensibilité de nos modèles. Notre rapport a été mis à la disposition de toutes les parties intéressées. Travaux publics et Environnement Canada s'en servent comme d'un document de base sur la question du dégagement des glaces et de l'élimination de la glace dans le détroit.

De plus, c'est un fait que nos travaux ont été soumis à l'examen de nos pairs à plusieurs occasions, quand certains d'entre nous avons été invités à en parler devant des sociétés savantes. C'est ce que nous avons fait par exemple devant la Société canadienne de météorologie et d'océanographie, en janvier 1992, ainsi que dans le contexte d'une tournée de conférences pancanadienne de l'Institut canadien des ingénieurs. Bref, j'essaie de vous faire comprendre que la communauté scientifique a pu prendre connaissance de nos travaux dans une certaine mesure.

Au cours de la dernière année, le comité n'a pas été très actif, mais nous avons quand même répondu aux questions et, plus récemment, nous avons analysé le projet de SCI pour voir s'il répondait aux critères d'une prolongation maximale de deux jours du délai d'élimination des glaces, et nous avons conclu qu'il y satisfaisait effectivement.

[Text]

I am not going to go through most of the rest of this package, but I have included it because pages 2 to 16 actually consist of the overheads we used in our public meetings in Charlottetown, P.E.I., and Bayfield, New Brunswick. If you have an opportunity to look at this material later, you'll see that we gave quite a thorough description of our work and conclusions. It was during the course of those interactions that we had the opportunity to get feedback from the public and, later on, to change some of our views, if it was appropriate to do so.

I will, however, use a couple of the pages in this hand-out just to make a couple of extra points before I show the slides. If you turn to page 4 of the hand-out, this page lists the Ice Committee members. I just wanted to say a bit more about the Ice Committee in terms of the qualifications and expertise of its members, using this page as an introduction.

You have already introduced us, Mr. Chairman, in the context of who we are and what we are generally doing right now. I would like to elaborate a little more on the expertise of my colleagues in particular.

I'd like to start with Dr. Torkild Carstens, who's the head of research for the Norwegian Hydrotechnical Laboratory in Trondheim. He has over 30 years experience in ice-related science and engineering. It's of interest that Mr. Carstens is presently advising on the proposed fixed link from Denmark to Sweden, especially in the context of the assessment of environmental impacts.

● 1700

He is currently president of the International Association of Hydraulic Research, a very prestigious scientific organization. He's also been past chairman of the ice section of that organization. He has conducted numerous ice studies during his career, ranging from sea ice studies in the Barents Sea off northern Norway as well as river ice problems and hydroelectric ice problems.

He's also a professor at the Technical University of Trondheim. He's currently advising the Norwegian Olympic Committee on ice matters, including the issue of how to create faster ice for the skating oval. The NOC wants to beat the record set in Calgary.

Captain Barry has been sailing ice-breakers for over 20 years, he tells me. He was the captain of the ice-breaker, the *John A. MacDonald* when we started our work, and is now captain of the *Terry Fox*, another large ice-breaker in the coast guard fleet.

He has sailed ice-covered waters from the Northumberland Strait to the Northwest Passage. He has considerable knowledge of ice conditions in the Northumberland Strait and has certainly provided valuable practical input, from a mariner's perspective, to the Ice Committee in the course of its work.

[Translation]

Je ne vais pas passer en revue la plus grande partie du reste de ce document, mais je l'ai apporté parce que les pages 2 à 16 sont celles que nous avons présentées par rétroprojecteur lors des assemblées publiques que nous avons tenues à Charlottetown ainsi qu'à Bayfield, au Nouveau-Brunswick. Si vous avez le temps de les étudier plus tard vous verrez que nous avons décrit nos travaux et nos conclusions de façon exhaustive. C'est pendant ces interactions que nous avons eu l'occasion d'obtenir les réactions du public, ce qui nous a amenés à modifier certaines de nos idées, quand nous l'avons jugé utile.

Je vais quand même me servir de quelques-unes des pages du document, simplement pour vous présenter quelques autres éléments, avant de vous montrer les diapositives. La liste des membres de notre comité figure à la page 4 du document. Je veux simplement vous donner quelques précisions supplémentaires sur les titres et les qualités de nos membres, et je vais me servir de cette page en guise d'introduction.

Monsieur le président, vous nous avez déjà présenté en disant qui nous sommes et ce que nous faisons globalement maintenant. J'aimerais élaborer un peu, plus particulièrement sur les compétences de mes collègues.

Je voudrais commencer par M. Torkild Carstens, qui est le directeur de la recherche au Laboratoire d'hydrotechnologie de la Norvège, à Trondheim. M. Carstens a plus de 30 ans d'expérience dans les domaines scientifique et technique liés à la glace. Je dois souligner que M. Carstens joue actuellement un rôle consultatif dans le cadre du projet de raccordement entre le Danemark et la Suède, particulièrement en ce qui concerne les évaluations des impacts environnementaux.

Il est actuellement président de l'Association internationale des recherches hydrauliques, une organisation scientifique extrêmement prestigieuse. Il en a d'ailleurs présidé la section de la glace, dans le passé. Pendant sa carrière, il a réalisé de nombreuses études sur la glace, tant sur la glace marine que dans la mer de Barents, au large de la côte septentrionale de la Norvège et sur la glace d'eau douce, pour surmonter des problèmes causés par la glace dans les cours d'eau et au voisinage de centrales hydroélectriques.

M. Carstens est aussi professeur à l'Université technique de Trondheim. Il est actuellement conseiller spécial du Comité olympique norvégien sur les questions de glace. Le CON veut trouver le moyen d'obtenir une glace ultrarapide pour sa piste de patinage de vitesse, car il veut battre le record établi à Calgary.

Le capitaine Barry sert sur des brise-glace depuis plus de 20 ans. Quand nous avons commencé nos travaux, il commandait le *John A. MacDonald*, et il commande maintenant un autre gros brise-glace de la flotte de la Garde côtière, le *Terry Fox*.

Le capitaine Barry a navigué dans des eaux couvertes de glace du Détroit de Northumberland au passage du Nord-ouest. Il a amassé un énorme bagage de connaissances sur les conditions de la glace dans le détroit de Northumberland, et il a certainement fait profiter notre comité de son rapport pratique extrêmement utile, du point de vue d'un marin.

[Texte]

Bob Frederking has over 23 years experience in ice engineering. He's a leading authority in the area of ice mechanics, ice forces, and ice conditions in general. He has gained extensive field experience in the Arctic and the St. Lawrence Seaway, and is not just a theoretician.

He's an adjunct professor at Memorial University and is currently editor of the *Journal of Cold Region Science and Technology*, the prestigious cold regions scientific journal.

I, myself, have been involved in ice engineering since 1969, mostly in relation to oil exploration and development in the Beaufort Sea and off the east coast of Canada. I've conducted research and managed research groups relating to ice conditions, ice mechanics, and offshore structures. In my career I think I've developed a good sense of how to design structures in ice and how to develop ice load criteria for those structures. I'm also an adjunct professor at Memorial University.

I'd also like to mention Dr. Tom Brown. He's been a consultant to the Ice Committee and has done much of the detail modelling. He's a leading cold regions consultant and vice-president of the Bercha group. He has conducted studies relating to the Northumberland Strait crossing since 1987 and is also a university professor, this time at the University of Calgary, where he teaches courses in ice mechanics.

I felt it was important to give you that background in the context of our expertise. We don't claim to be perfect, by any means, but think we have, between us, a considerable knowledge of ice-related matters.

I'm not going to talk about the details of the modelling we conducted. Needless to say, it did incorporate our collective knowledge and did make use of the knowledge of the Northumberland Strait ice conditions as has been gathered over a period of many years, made use of Environment Canada's ice charts, for example, and a series of studies that have been conducted in the strait.

If you turn to page 5 briefly, that page covers the terms of reference of the Ice Committee as we undertook them. Clearly, our focus was on the issue of ice jamming that might be caused by the bridge and on looking at the model for ice jamming, then looking at the issue of ice clearing from the strait and how the bridge might affect that ice clearing. Clearly, we had a focus on whether or not this two-day criteria in ice-out delay, which had been set by the FEARO panel, could be met.

If you turn to page 13 in your hand-out, I'll show you the results of our modelling in terms of generic bridge designs, which are shown there. You can see that the results of this modelling, in terms of the 99% accedence, which essentially

[Traduction]

Bob Frederking a plus de 23 ans d'expérience en génie des structures exposées à la glace. C'est un spécialiste réputé qui fait autorité dans le domaine de la mécanique de la glace, des forces exercées par la glace et des conditions de la glace en général. Il a une expérience pratique considérable sur le terrain dans l'Arctique et dans la Voie maritime du Saint-Laurent, de sorte qu'il n'est pas seulement un théoricien.

M. Frederking est professeur adjoint à l'Université Memorial. De plus, il est actuellement le rédacteur en chef du *Journal of Cold Region Science and Technology*, la revue scientifique bien connue axée sur les régions froides.

Pour ma part, je m'occupe de génie des structures exposées à la glace depuis 1969, essentiellement dans le contexte des installations de recherche et d'extraction pétrolière dans la mer de Beaufort et au large de la Côte-ouest du Canada. J'ai fait moi-même des recherches et dirigé des groupes de recherche sur les conditions de la glace, la mécanique de la glace et les structures en mer. Je crois que j'ai eu l'occasion de me faire une bonne idée de la façon de concevoir des structures exposées à la glace en calculant des critères de charge de glace auxquels ces structures sont exposées. Je suis moi aussi professeur adjoint à l'Université Memorial.

Je tiens aussi à mentionner la contribution de M. Tom Brown, l'un des experts-conseils de notre Comité, car nous lui devons une grande partie des détails de nos modèles. M. Brown est un expert-conseil renommé pour sa connaissance des régions froides. Il est le vice-président du groupe Bercha, et il fait depuis 1987 des études sur le raccordement du détroit de Northumberland. Tom est aussi un professeur d'université; il enseigne la mécanique de la glace à l'Université de Calgary.

Je me suis dit qu'il était important de vous donner ces renseignements pour que vous puissiez situer nos compétences. Nous ne prétendons certainement pas à la perfection, mais nous sommes convaincus d'avoir dans notre Comité des connaissances considérables des questions concernant la glace.

Je ne vais pas entrer dans les menus détails de notre modélisation. Il va sans dire qu'elle s'inspire de nos connaissances collectives et que nous nous sommes servis des données sur l'état de la glace dans le détroit de Northumberland qui ont été recueillies pendant de nombreuses années, notamment des statistiques de la glace d'Environnement Canada et d'une série d'études réalisées dans le détroit.

La page 5 contient le mandat de notre Comité, tel que nous l'avons appliqué. Bien entendu, nous nous sommes intéressés aux embarques de glace susceptibles d'être causées par le pont, en commençant par analyser notre modèle sous cet angle, puis en analysant le dégagement des glaces dans le détroit et l'effet que le pont pourrait avoir sur ce phénomène. Naturellement, nous cherchions avant tout à savoir s'il serait possible de respecter le critère de retard maximal de deux jours de l'élimination de la glace que la Commission du BFEED avait fixé.

Passons maintenant à la page 13 du document, et je vais vous montrer les résultats de notre modélisation des plans génériques de pont, qui figurent à cette page-là. Vous voyez quels sont les résultats, en ce qui concerne ses 99 p. 100

[Text]

means the 1-in-100-year type of probability, shows that a variety of bridge designs could be installed with different pier shapes, different pier diameters, and different spans, which all show a delay in ice-out of less than two days.

• 1705

Now, I should say at the outset that when we started our modelling work—

The Chairman: What does that term “ice-out” mean?

Mr. Croasdale: The term “ice-out” means there would be no additional delay in ice leaving the strait of more than two days with the presence of the bridge, compared to if the bridge wasn't there.

I should also point out, in that context—I don't know if it's been mentioned or not in this committee session—that this is a very difficult issue in a sense because there's a natural variability from year to year of ice leaving the strait of up to 65 days. In other words, the ice could be out of the strait in mid-March, say, one year, and it could be out by the end of May in another year. So a two-day delay is a very small delay compared to the natural variability that can occur from year to year.

So when one is looking at modelling this situation, it's important to recognize that natural variability, and our modelling was able to mirror, if you like, that natural variability when we ran it without the bridge being present. We didn't get a perfect match with the historical data, but we felt it showed that we had taken account of all the important processes that affect the ice jamming and ice clearing in the strait.

Let me now refer you to page 14 in this hand-out and just run you through the conclusions we offered on the basis of our preliminary report, issued in April 1991. Essentially most of these points have been repeated in our final report that was issued in December 1991.

The conclusions are that, yes, the committee did direct work that improved the ice jamming model in order to address the FEARO concerns and some concerns that we, as an ice committee, found when we looked at the original modelling.

What we did was implement additional components within the model to take account of factors in the ice break-up process that hadn't previously been taken into account.

We did test the model against 20 years of historical data—obviously, without the bridge—to look at whether it appeared as though we had included all the right processes.

When we put the bridge into the model and ran a series of computer simulations we found we could not get this two-day delay for a range of generic bridge designs. We could get a two-day delay if we purposely reduced the spans or increased the diameters of the piers of the bridge beyond that which would likely be chosen. But for the generic designs we looked at, the delays were less than two days. We had no idea how that was going to turn out. If it had been four days we would have

[Translation]

d'occurrence, ce qui revient fondamentalement à dire qu'avec une probabilité d'une fois tous les 100 ans, il serait possible de construire toute une gamme de ponts ayant des piles de formes différentes et de diamètres différents, avec des travées de portées différentes et que, dans chaque cas, la disparition de la glace est toujours retardée de moins de deux jours.

Eh bien, je devrais dire d'emblée que, quand nous avons commencé la modélisation. . .

Le président: Qu'entendez-vous par l'élimination de la glace?

M. Croasdale: Dans ce contexte, cela signifie que la présence d'un pont ne retarderait pas de plus de deux jours la disparition complète de la glace dans le détroit, comparativement au temps qu'il faudrait pour que la glace disparaisse s'il n'y avait pas de pont.

À cet égard, je devrais aussi souligner—je ne sais pas si cela a été précisé ou pas au cours de la présente séance—qu'il s'agirait d'une question très délicate, dans un certains sens, parce que la date d'élimination complète de la glace du détroit varie d'année en année dans une fourchette de 65 jours. Autrement dit, une année, il peut ne plus y avoir de glace dans le détroit à la mi-mars, tandis qu'une autre année, il peut y en avoir encore jusqu'à la fin mai. Par conséquent, un retard de deux jours est vraiment infime compte tenu de la fourchette des variations naturelles d'une année à l'autre.

Il s'ensuit que, pour faire une étude de modélisation de cette situation, il est important de reconnaître cette variabilité naturelle. Notre modèle a su refléter cette variabilité, quand nous l'avons calculé sans y incorporer un pont. Nos données n'ont pas correspondu parfaitement aux données historiques, mais les résultats prouvent, nous en sommes convaincus, que nous avons tenu compte de tous les facteurs importants qui influent sur la formation de glaces et sur le dégagement des glaces dans le détroit.

J'aimerais maintenant passer à la page 14 du document pour vous exposer rapidement les conclusions que nous avons formulées à partir de notre rapport préliminaire, qui a été publié en avril 1991. Globalement, nous avons repris la plupart de ces conclusions dans notre rapport final, rendu public en décembre de la même année.

Nos conclusions sont les suivantes: oui, nous avons fait des modifications qui ont amélioré le modèle des embâcles de glaces afin d'apaiser les inquiétudes du BFEE et de répondre à certaines des réserves que notre Comité d'experts sur les glaces avait exprimées quand nous avons étudié le modèle original.

Nous avons incorporé d'autres facteurs au modèle pour tenir compte notamment du morcellement de la glace, qu'on avait négligé jusque là.

Nous avons testé notre modèle en fonction de 20 ans de données historiques—sans pont, bien entendu—pour vérifier si nous avions bien tenu compte de tous les facteurs pertinents.

Quand nous avons ajouté le pont à notre modèle et quand nous avons réalisé une série de simulations, nous avons constaté qu'il était impossible de retarder de deux jours la disparition de la glace, avec une série de plans génériques de pont. Pour arriver à un retard de deux jours, nous aurions dû réduire délibérément la portée des travées ou accroître le diamètre des piles en deçà ou au-delà des dimensions qu'on retiendrait normalement. Néanmoins, avec les plans génériques que nous

[Texte]

reported four days or five days. It so happened that it was less than two days, and that's how we presented our results.

In essence, what the bridge does is increase ice blockage in the winter in the strait. There is jamming that will occur between the piers and this jamming is incorporated into the model. But this jamming and additional ice blocking against the bridge does not lead, in our estimation and modelling work, to a delay of more than two days in ice leaving the strait.

If you turn to page 15, we're outlining some reasons for the confidence level in our results and you'll see that we developed what is essentially a more comprehensive model than had been used by the FEARO panel to include actual ice break-up processes.

We used algorithms and knowledge, if you like, that had been proven from operations in other areas, based on our experience, such as the Arctic regions, the Cook Inlet, the Bering Sea, and the Baltic Sea.

• 1710

Looking at the database of information for the Northumberland Strait, we felt that this was actually better than most other areas where we had actually practised our craft, if you like. The remote regions of the Arctic have much sparser information in terms of ice conditions, for example, than does the Northumberland Strait.

In running our modelling, we also considered the effects of uncertainties. We ranked sensitivities on those uncertainties, in doing our work.

Page 16 of your hand-out essentially gives the final remarks we made to the public meetings in Charlottetown and Bayfield, New Brunswick.

First of all, I guess we wanted to emphasize the objectivity of this committee and that we were working purely from a technical motivation, if you like. At the same time, we wanted to give both you and the public the impression that the techniques that have been used in the modelling have been verified through experience with structures in other areas. Again, the database for ice conditions in the Northumberland Strait is better than for most other ice-covered areas of practice.

Finally, as I've just mentioned, the results of that earlier work—and this has been confirmed with the later work—show that a variety of generic bridge designs can meet the two-day criteria. Really, we know of no precedents in ice engineering or ice science that would cast doubts on these results. That's how we as a committee assess the problem.

You might say, gee, what is all this experience and knowledge on which we've based this analysis? That's the reason I have this little tray of slides. If I could spend five minutes, I could show you those slides, give you a little bit of a view of the structures and ice. Would that be appropriate, Mr. Chairman?

[Traduction]

avons étudiés, les retards ont toujours été inférieurs à deux jours. Au départ, nous n'avions aucune idée des résultats que nous allions obtenir. Si l'ordinateur nous avait dit quatre jours, nous aurions fait état d'un retard de quatre jours. Il nous a toujours donné un retard de moins de deux jours, et c'est ce que nous avons déclaré dans nos résultats.

Globalement, la présence du pont fait obstacle au passage de la glace dans le détroit pendant l'hiver. La glace va buter contre les piles, et ce phénomène a été incorporé dans le modèle. Pourtant, les embâcles qui en résulteront ne causeront pas un retard de plus de deux jours de l'élimination de la glace dans le détroit, d'après nos estimations et d'après des résultats de la modélisation.

À la page 15, nous donnons certaines raisons qui justifient le niveau de confiance de nos résultats, et vous verrez que nous avons conçu un modèle fondamentalement plus complet que celui que la commission du BFEE avait utilisé pour reproduire des facteurs réels du morcellement de la glace.

Nous avons utilisé des algorithmes et nous avons mis à profit les connaissances acquises à la faveur d'opérations menées dans d'autres secteurs que nous connaissions, si vous voulez, par exemple dans l'Arctique, dans l'inlet Cook, la mer de Béring et la Baltique.

Après avoir étudié la base de données sur le détroit de Northumberland, nous avons conclu que nous disposions de meilleures données sur cette région que sur la plupart de celles où nous avions déjà pratiqué notre spécialité, si vous voulez. Il y a beaucoup moins de statistiques sur les conditions de la glace dans les régions éloignées de l'Arctique, par exemple, que dans le détroit de Northumberland.

Nous avons aussi tenu compte des effets des facteurs aléatoires dans nos modèles, en établissant une hiérarchie du degré de sensibilité de ces facteurs.

La page 16 du document reprend fondamentalement nos dernières déclarations aux assemblées publiques de Charlottetown et de Bayfield, au Nouveau-Brunswick.

Premièrement, nous voulions souligner l'objectivité de notre Comité et préciser que les seuls facteurs qui comptaient pour nous étaient des facteurs techniques. Cela dit, nous voulions que le public et vous-mêmes sachiez que nos techniques de modélisation avaient fait leur preuve, étant donné qu'elles ont été appliquées à des structures construites dans d'autres régions. Et je le répète, la base de données sur les conditions de la glace dans le détroit de Northumberland est meilleure que celle dont nous disposons pour la plupart des autres régions couvertes de glace.

Enfin, comme je viens tout juste de le dire, les résultats des premiers travaux—confirmés par ceux des travaux qui ont suivi—ont montré que toute une gamme de ponts génériques peuvent répondre au critère d'un retard d'au plus deux jours. Nous n'avons aucun exemple dans l'histoire du génie des structures exposées à la glace ou de la science de la glace qui puisse mettre en doute la validité de ces résultats. C'est de cette façon qu'un comité comme le nôtre évalue un problème.

Vous vous demandez peut-être sur quelle expérience et sur quelles connaissances nous avons fondé notre analyse. C'est pour cette raison que j'ai apporté ces diapositives. Si vous m'accordez cinq minutes, je pourrais vous les montrer pour vous donner un petit aperçu des structures et des conditions de glace. Est-ce que ce serait acceptable, Monsieur le président?

[Text]

The Chairman: Yes, it would be. I'd like to see them.

[Slide Presentation]

Mr. Croasdale: The first slide I used for the presentation I gave a little while ago was just to emphasize that the issue of structures in ice is very much a Canadian challenge; therefore, it is a topic on which Canadians have developed considerable knowledge. It's obvious most of you know that Canada's a cold country, it has the longest coastline of any nation, and more than 80% of its coasts and water bodies are subject to ice. Therefore, in general civil engineering works where offshore structures or structures in waterways have been required, these structures have had to be designed to withstand ice.

So there's been a considerable knowledge base built up in Canada in designing structures in ice. This would include bridges, piers, docks, hydroelectric development, and more recently, resource development such as oil and gas. This is very much a Canadian topic.

Here are just a few of the structures. Obviously all of you have seen bridges across ice-covered waterways. This is nothing like the Northumberland Strait bridge, but it does emphasize the fact that ice loads on bridges are something that always has to be taken into account in Canada. That's in Alberta over the Athabasca River.

Here's a navigation light pier in the St. Lawrence Seaway. There are a number of these. These have had to be designed to withstand the ice conditions typical of the St. Lawrence Seaway. In thickness, this can be similar to the sheet ice in Northumberland Strait.

• 1715

Another major focus of efforts on structures in ice, of course, has been driven by the need to explore for oil and gas in Canada's prospective regions for oil and gas. As you can see from this map of the sedimentary basins of Canada, many of these sedimentary basins extend offshore. As you know, extensive drilling has taken place in the Beaufort Sea and off the east coast of Canada, but it was in the United States that the first structures in ice to produce oil and gas were designed and put in place.

This shows a production platform, a multi-leg platform in Cook Inlet in Alaska. As you can see, it is producing oil and gas. These structures have been there for over 20 years. It is of interest to note that the ice conditions in Cook Inlet are in fact quite similar in many ways to those in Northumberland Strait, very dynamic ice conditions.

When one moves north into the Arctic regions, one has to contend with much more severe ice than, for example, in Cook Inlet. Here we see some very thick multi-year ice fragments that would be typical of the Arctic Ocean where, as I will show in a moment, structures have been designed and operated. To do that, extensive research was done in looking at ice interaction with pier structures.

[Translation]

Le président: Oui. J'aimerais les voir.

[Présentation de diapositives]

M. Croasdale: La première diapositive que j'ai utilisée pour l'exposé que j'ai donné il y a quelque temps n'a servi qu'à souligner que le concept des structures exposées à la glace a été développé pour relever un défi typiquement canadien. C'est un domaine dans lequel les Canadiens ont accumulé des connaissances considérables. Il est évident que la plupart d'entre vous savez que le Canada est un pays froid, dont le littoral est le plus long du monde, et que plus de 80 p. 100 du littoral et des étendues d'eau du Canada sont susceptibles d'être couverts de glace. Par conséquent, lorsqu'on a eu besoin pour des ouvrages de génie civil général de structures en mer ou de structures dans des voies d'eau, il a fallu les concevoir de façon qu'elles puissent résister à la glace.

Le Canada a donc des connaissances considérables sur la conception des structures exposées à la glace, par exemple des ponts, des quais, des aménagements hydro-électriques et, plus récemment, des ouvrages d'exploitation des ressources pétrolières et gazières, par exemple. C'est un sujet typiquement canadien.

Voici quelques-unes des structures dont je vous parle. Vous avez tous certainement déjà vu des ponts franchissant des cours-d'eau couverts de glace. Ces ponts sont loin de se comparer au pont sur le détroit de Northumberland, mais, vous le voyez, la charge de la glace sur les structures est un facteur dont il faut toujours tenir compte au Canada. Ce pont-ci est en Alberta, sur la rivière Athabasca.

Voici l'une des nombreuses piles de feu de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ces piles ont dû être conçues pour résister aux conditions de glace typiques de la Voie maritime. L'épaisseur de cette glace peut se comparer à celle des nappes de glaces du détroit de Northumberland.

Bien entendu, les travaux relatifs aux structures exposées à la glace ont aussi été stimulés par la nécessité de prospecter en vue de l'aménagement des réserves pétrolières et gazières du Canada. Cette carte des bassins sédimentaires du Canada montre qu'une grande partie des bassins pétroliers et gaziers sont sous-marins. Comme vous le savez, il y a eu d'importants travaux de forage dans la mer de Beaufort ainsi qu'au large de la côte est du Canada, mais c'est aux États-Unis que l'on a conçu et construit les premières structures exposées à la glace en vue d'extraire du pétrole et du gaz sous-marins.

Voici une plate-forme de production multi-pieds, dans l'Inlet Cook, en Alaska. Comme vous le voyez, cette station produit du pétrole et du gaz. Il y a des structures comme celle-là en Alaska depuis plus de 20 ans. Je vous signale, parce que c'est intéressant, que les conditions de glace de l'Inlet Cook sont très semblables, à bien des égards, à celles qui règnent dans le détroit de Northumberland; ce sont des conditions très dynamiques.

Plus au nord, dans l'Arctique, la glace est beaucoup plus difficile à maîtriser que dans l'Inlet Cook, par exemple. Voici des fragments très épais de glace permanente, typiques de l'océan Arctique, où l'on a construit des structures qui sont actuellement en exploitation; je vais vous les montrer dans un instant. Pour arriver à construire ces structures-là, il a fallu faire beaucoup de recherches, sur l'interaction de la glace avec les piles.

[Texte]

Here you can see a sloping structure, perhaps similar in many ways to one of the piers that might be used on the Northumberland Strait Crossing.

Here you can see the ice as it moves against that structure. It fails in bending, just as an ice-breaker fails the ice in bending downwards. Through these types of experiments, it was possible to design and build structures to withstand the Arctic ice.

Here is a drilling platform in use in the Beaufort Sea. The ice is quite mobile around it. There has been a fair rubble-field built up because of the shallow underwater burn, in this case, on which this structure sits.

In deeper water, where one doesn't have a structure sitting on an underwater burn, the ice rubble does not form. You can see in this case that a very large ice field is moving against the platform in the Beaufort Sea. The platform is essentially failing the ice. The load is being withstood by the platform.

On the same platform, close up, you can see that the ice is crushing against the platform and creating a wake behind the structure. This is a very severe ice condition. This is a multi-year ice floe up to about 10 metres thick, yet this structure was designed to withstand such ice. It successfully did so.

We move to the Northumberland Strait. Here's an aerial view of the strait. In fact, you can see the little fine lines showing the ferry crossing the strait, the breaking of the ice caused by the ferries. When we go to the Northumberland Strait we are dealing with ice conditions that are less severe than in the Arctic but still quite formidable for the type of structure being planned. There have been field programs put in place to look at these ice conditions in more detail, not under the auspices of the Ice Committee but before the Ice Committee was formed. We made use of some of this data.

It's not easy to see, but this is one of the pressure ridges being examined in the Northumberland Strait. Obviously, thickness is one of the parameters measured during these field programs, although a lot of the thickness measurements or thickness data was also derived from the Environment Canada ice charts.

So it has really been by combining the knowledge of the ice conditions in Northumberland Strait with the experience gained in regions such as the Arctic Ocean that the Ice Committee was able to bring together its analysis to look at this issue of ice jamming and ice clearing on the bridge. That gives us the confidence level in these results.

The other thing we pointed out in our report was that the margin over most of these designs between the two-day criteria and what each design is giving in terms of delay is quite a comfortable margin, mostly more than a factor of two. In engineering, when one is designing a structure to withstand a load due to environmental forces such as ice, a factor of two as a factor of safety is quite normal. This is another reason why we feel comfortable about the results. There is this margin to cover what is always an imperfect process of modelling.

[Traduction]

Vous voyez ici une structure en pente, peut-être très voisine de celles d'une des piles qui pourraient soutenir le pont du détroit de Northumberland.

Vous voyez ici la glace en mouvement contre cette structure. Elle se brise en ployant, tout comme elle se brise sous le poids d'un brise-glace. C'est grâce à des expériences comme celles-là qu'il a été possible de concevoir et de construire des structures capables de résister à la glace de l'Arctique.

Voici une plate-forme de forage en exploitation dans la mer de Beaufort. Vous voyez que la glace qui l'entoure est très mobile. Un grand champ de glace s'est constitué autour de la plate-forme, parce qu'elle est située en eau peu profonde.

En eau plus profonde, quand la plate-forme ne repose pas sur un haut-fond, ces fragments de glace ne s'accumulent pas. Vous pouvez voir ici qu'un très grand champ de glace se déplace contre la plate-forme, dans la mer de Beaufort. La plate-forme joue essentiellement un rôle de brise-glace, et elle résiste à la charge.

Ce plan rapproché de la même plate-forme montre que la glace s'écrase à son contact et laisse un sillage derrière la structure. Ce sont des conditions de glace très dures. Vous avez là une banquise permanente atteignant dix mètres d'épaisseur et pourtant, cette structure conçue spécialement y résiste bien.

Allons maintenant dans le détroit de Northumberland. Voici une vue aérienne du détroit. Les lignes fines que vous voyez sont causées par les traversiers qui brisent la glace sur leur passage. Dans le détroit, les conditions de glace sont moins dures, que dans l'Arctique, mais elles sont encore très impressionnantes pour le genre de structure que nous envisageons. On a mis sur pied des programmes d'observation sur le terrain pour suivre l'évolution des conditions de la glace de façon plus précise, non sous les auspices du Comité d'experts sur les glaces, mais avant qu'il ne soit constitué. Nous nous sommes servis de certaines de ces données.

Cette ligne n'est pas facile à voir, mais elle correspond à l'une des crêtes de pression que l'on est en train d'étudier dans le détroit de Northumberland. Il est évident que l'épaisseur de la glace est l'un des paramètres mesurés dans le cadre de ces programmes sur le terrain, bien qu'une grande partie des mesures d'épaisseur ou des données sur l'épaisseur soit aussi tirée des statistiques de la glace d'Environnement Canada.

Autrement dit, c'est vraiment en combinant la connaissance des conditions de la glace dans le détroit de Northumberland avec l'expérience acquise dans des régions comme l'océan Arctique que notre Comité d'experts sur les glaces a pu réaliser son analyse des embâcles de glace sur le pont et du dégagement des glaces. Le niveau de confiance dans nos résultats vient de là.

Nous avons aussi souligné dans notre rapport que la marge dont la plupart de ces plans bénéficient par rapport aux critères du retard maximum de deux jours est vraiment confortable, de l'ordre de plus du double. En génie, quand on conçoit une structure capable de résister à une charge environnementale, comme une charge de glace, un facteur de sécurité du double est bien normal. C'est pour nous une raison de plus d'être satisfaits des résultats. Il s'agit en quelque sorte d'une marge de sécurité, étant donné que la modélisation est toujours un procédé imparfait.

[Text]

• 1720

That, ladies and gentlemen, is our presentation. We are now open for discussion or questions.

The Chairman: Colleagues, we have about 10 minutes. I would propose that we begin with Mr. Casey.

With your permission, I intend to let you ask whatever questions you want. If it takes us a little more time, I think we will let it go. What do you think?

Mr. Casey: Thank you, Mr. Chairman, and thank you for the presentation.

This is the question we have all been coming down to, really, perhaps not in all of the presentations, but this is the area that is of the most concern. All the testing was done by computer. Did you do any actual modelling? Did you build a model? Is that a viable test?

Mr. Croasdale: We did not build any physical models, partly for the reason I have just shown you. We feel that there is sufficient physical data available to us to interpret or to assess the effect of ice on the piers of the bridge.

Some of the algorithms or the equations we used, for example, for ice jamming against the piers had been developed from model tests, physical tests. But these were not done by us. They have been done by other ice researchers as part of the general topic of looking at how ice might jam against a multi-legged structure.

So we didn't do that modelling. We felt that the modelling had been done by others well enough that we could use their results.

Mr. Casey: After a project is completed, where you had modelling results prior to the construction, have you ever gone back to see if it is accurate? Is the computer modelling accurate?

Mr. Croasdale: Again, from the examples I showed you, the structures I showed you withstood the ice. We are talking now about ice forces. It has been possible to confirm, by measuring forces on those types of structures, for example, that the equations used to, say, predict the forces have been valid enough to provide a safe design and to calibrate the approaches, the equations used. It is a bit of an iterative process.

Bob, perhaps you would like to elaborate on that.

Mr. Bob Frederking (Head, Cold Regions Engineering, National Research Council; Member of the Ice Committee): I think we are really talking about two models. One concerns the physical processes, the ice jamming, the ice forces. These can be attacked by means of physical models, collecting information from the literature.

Then we come to the computer model you refer to. This is a simulation. We take various climatic and environmental inputs, selecting them randomly and exercising them through our model. That is now a standard procedure used in

[Translation]

J'ai terminé notre exposé, mesdames et messieurs. Nous sommes maintenant prêts pour une période de discussion ou de questions.

Le président: Chers collègues, nous avons environ 10 minutes. Je propose que nous commençons avec M. Casey.

Avec votre permission, je voudrais vous laisser poser toutes les questions que vous voudrez. Si cela doit nous prendre un peu plus de temps, je pense que nous devrions nous en accommoder. Qu'en dites-vous?

M. Casey: Merci, monsieur le président et merci, monsieur, pour votre exposé.

Voici la question à laquelle nous devons tous en venir, j'imagine, peut-être pas dans tous les exposés, mais c'est dans ce domaine que l'on a soulevé le plus de réserves. Tous vos modèles sont informatiques. Avez-vous fait des maquettes? Avez-vous construit une maquette? Votre analyse est-elle viable?

M. Croasdale: Nous n'avons pas construit de maquettes, notamment pour la raison que je viens de vous montrer. À notre avis, il n'y a pas suffisamment de données physiques pour nous permettre d'interpréter ou d'évaluer les effets de la glace sur les piles d'un pont.

Certains des algorithmes, ou certaines des équations—que nous avons utilisés pour calculer les effets des embâcles de glace contre les piles, par exemple, ont été conçus à partir d'essais réalisés sur des maquettes, des essais matériels. Mais nous n'avons pas fait d'essais de ce genre. Ils ont été réalisés par d'autres chercheurs dans le contexte des études générales des effets résultant du choc de la glace contre des structures multipieds.

Nous n'avons pas fait de maquettes. Nous nous sommes dit qu'il y avait eu suffisamment d'essais valables réalisés par d'autres, et que nous pouvions nous servir de leurs résultats.

M. Casey: Une fois qu'un projet est terminé, et que vous avez fait de la modélisation avant sa construction, vous est-il déjà arrivé d'aller vérifier si votre modèle était réaliste? Votre modèle informatique est-il réaliste?

M. Croasdale: Là encore, dans les exemples que je vous ai montrés, les structures ont résisté à la glace. Nous parlons maintenant des forces de la glace. En mesurant les forces exercées sur ces types de structures, il nous a été possible de confirmer, par exemple, que les équations utilisées pour prédire les forces, mettons, étaient suffisamment valides pour que la structure conçue soit sûre et pour calibrer les approches et les équations utilisées. C'est un processus itératif, jusqu'à un certain point.

Bob, peut-être pourriez-vous continuer.

M. Bob Frederking (chef, Laboratoire des basses températures, Conseil national de recherches; membre du Comité d'essai sur les glaces): Je pense qu'il faut, en fait, parler de deux modèles. Le premier sert à calculer les facteurs physiques, l'embâcle des glaces et les forces exercées par la glace. Ces calculs peuvent faire appel à des modèles physiques, et il est possible aussi de trouver de l'information dans les ouvrages et revues spécialisés.

Il y a aussi le modèle informatique, qui est une simulation. Nous retenons divers facteurs climatiques et environnementaux, nous en faisons une sélection aléatoire et nous étudions leur effet grâce à notre modèle. De nos jours, c'est un procédé

[Texte]

engineering analysis, where on one hand you have what is called the analytical model, where you look at the physics of the process, collecting information from literature, from your own experience. Then you put this into a simulation model. This is where the computer really comes into it. As we indicated here in our report, we ran 5,000 simulations. In some cases we ran 100,000 simulations.

So there are two aspects to the model. One is the physics and the other is the computer-generated numerical simulation.

Does that give you a better perspective on it?

Mr. Casey: I guess so.

Mr. Frederking: I hope so.

Mr. Casey: Many of the fishermen who have testified say they don't have confidence in the tests. They feel they weren't consulted enough, that there is much more ice there at times than the panel felt there was. Do you feel comfortable that that's not true? Have you gone back enough years to check on what have been some of the worst ice years?

• 1725

Mr. Croasdale: Following from what Bob just said, it's fair to say that when you do a simulation of the kind we did, we put in ranges of values for all the important parameters. We purposely have chosen those ranges to be somewhat conservative in our view, so that when it comes to ice thickness distributions, we put in ice thickness distributions that capture those extreme years. This would be the answer to whether we feel comfortable that we've covered those extreme events.

We have them included in our range of values that the simulations pick values from. Furthermore, we have also done sensitivities on some parameters. For example, we ran one sensitivity with a colder climate to address the concern that Dr. Loucks and Dr. Hertzman expressed that we were suppressing the possibility of a colder climate due to global climate change, which gave thicker ice and therefore changed the result somewhat.

It's always hard to address a specific point that well in the year 1815 or so. There was no summer due to volcanic effects. We didn't include that kind of phenomenon. The whole point that's been raised between us as members of this committee on many occasions is the effect of the bridge. It's the issue of what would happen with or without the bridge that's important, not just whether in fact there's been an extreme ice year. In an extreme ice year one would expect delays in ice leaving the strait. The issue is whether the bridge in that extreme ice year would make that delay even longer. One of the points to bear in mind here is that when it gets into late spring, the most dominant process for ice clearing in the strait is actually decay and melting, and that process is insensitive, really, as to whether you have the bridge there or not.

[Traduction]

classique d'analyse en ingénierie, où l'on utilise d'une part un modèle analytique, qui étudie la physique des interactions en jeu, en tirant profit de l'information contenue dans des ouvrages ou des revues ainsi que de sa propre expérience, après quoi on reproduit ces données dans le modèle de simulation. C'est là que l'ordinateur entre en jeu. Comme nous l'avons dit dans notre rapport, nous avons fait 5 000 simulations dans ce cas-ci. Dans certains cas, nous en avons fait 100 000.

Le modèle comporte donc deux volets, celui de la physique des phénomènes et des structures et celui de la simulation numérique par ordinateur.

Mon explication vous aide-t-elle à vous situer?

M. Casey: Je pense que oui.

M. Frederking: Je l'espère bien.

M. Casey: Un grand nombre des pêcheurs qui ont témoigné ont déclaré que vos essais ne leur inspirent pas confiance. Ils disent qu'ils n'ont pas été assez consultés et qu'il y a parfois beaucoup plus de glace dans le détroit que votre comité n'a semblé le croire. Êtes-vous convaincu que c'est faux? Êtes-vous remonté d'assez nombreuses années en arrière pour vérifier la situation dans certaines des pires années, au chapitre de l'accumulation de glace?

M. Croasdale: Pour donner suite à ce que Bob vient de dire, je pense qu'il n'est pas exagéré d'affirmer que, lorsqu'on fait une simulation du genre de la nôtre, on y incorpore toute une fourchette de valeurs, pour tous les paramètres importants. Nous avons pris soin de choisir des fourchettes que nous jugeons vraiment prudentes, de façon à avoir des distributions de l'épaisseur de la glace correspondant aux années extrêmes. C'est ce que je répons quand on nous demande si nous sommes convaincus d'avoir tenu compte des cas extrêmes.

Nous avons inclus ces cas-là dans la fourchette de valeurs où l'on puise pour ces simulations. De plus, nous avons même fait des vérifications de sensibilité pour certains paramètres. Par exemple, nous avons fait un essai de sensibilité sous climat plus froid, parce que MM. Loucks et Hertzman avaient déclaré que nous n'avions pas tenu compte de la possibilité que le climat se refroidisse par suite d'un changement climatique planétaire qui aurait pour conséquence un épaississement de la glace et une certaine variation des résultats.

Il est toujours difficile de tenir compte d'un facteur isolé comme, par exemple, le fait que, vers 1815, il y ait eu une année sans été par suite d'une éruption volcanique. Nous n'avons pas tenu compte de ce genre de phénomène. Le facteur fondamental dont nous avons discuté à maintes reprises, au Comité, c'est l'effet de tous les phénomènes envisagés sur le pont. Ce qui compte pour nous, c'est ce qui peut se passer s'il y a un pont et s'il n'y en a pas, et pas simplement de savoir si la condition de la glace a été extrême à telle ou telle année. Dans une année extrême, il faut s'attendre à ce que la glace disparaisse du détroit plus tard que d'habitude. Ce qui compte, c'est de savoir si, dans cette année extrême, l'existence du pont retarderait davantage l'élimination de la glace. Il faut bien se rappeler que, à la fin du printemps, le facteur dominant du dégagement du détroit est la détérioration et la fonte de la glace, et que la présence ou l'absence d'un pont n'a virtuellement aucune influence sur ces phénomènes-là.

[Text]

Mr. Casey: Do you figure you covered the worst reasonable-case scenario. . .and the bridge survived?

Mr. Croasdale: Yes.

Mr. Casey: Some of the questions that have come up just in the last day or two are that the piers are closer together at the extremities of the bridge and that the bridge will reduce the size of the opening by 6%. Does this model of the bridge with the piers close together at the ends affect anything? Does that interfere with the ice-out?

Mr. Croasdale: No, we don't believe so. We looked at the closer-spaced piers near the shore as a separate issue. Those piers are essentially in the land-fast ice or the board ice, and those piers are likely to extend that board ice a little bit locally around the bridge. Again, the processes that ultimately lead to the fast ice leaving the strait or decaying or basically going are often very much determined by thermal processes, which then are followed by transport processes. So we would see some extension of the land-fast ice locally around those closer-spaced piers, but in the issue of the two-day delay we don't think that's relevant or important.

I was going to talk about the percent blockage. Our understanding is that the percent of the strait blocked by the bridge is a simple geometric calculation based on the number of piers. The criteria for that had to be associated with the design and met the criteria of not blocking more than 10%. We haven't done those calculations, but we understand the bridge meets that criteria in terms of blocking the amount of cross-sectional area, if you like, taken out by the bridge piers.

Mr. Casey: You mentioned that the most important aspect of ice-out is the ice deterioration. Is that by air temperature or water temperature? What deteriorates the ice. . .what has the most impact?

Mr. Croasdale: Would anyone else like to take this one?

• 1730

Mr. Frederking: It's water temperature. You asked about our confidence and whether we had information from local people. One of the very encouraging things at our local meeting in Bayfield was that when we rather proudly said that the ice deteriorated from the bottom up, that warm water eroded the ice from the bottom, a number of the local fishermen looked at us as if we had just discovered a new toy. They said this was very well-known to them. So the import of warmer water is a major factor in the clearing out of the ice in the spring.

One of the points Mr. Croasdale made earlier is that during the winter the bridge will retain more ice, but the fact that it retains ice in the winter. . .it also retains it in the spring. By holding the ice in place, the relative current underneath is faster, so it's a function of the water temperature and the speed. We have a self-correcting mechanism there to remove the ice more rapidly in the spring.

[Translation]

M. Casey: Pensez-vous avoir reproduit le pire scénario raisonnable et que le pont y a survécu?

M. Croasdale: Oui.

M. Casey: Certaines des questions qui ont été soulevées seulement depuis un jour ou deux ont trait à l'écart entre les piles, qui est plus petit aux deux extrémités du pont qu'au milieu. On a dit aussi que le pont allait réduire de 6 p. 100 la largeur du plan d'eau. Ce modèle de pont au piles plus rapprochées aux extrémités a-t-il un effet quelconque? Cet aménagement peut-il retarder l'élimination de la glace du détroit?

M. Croasdale: Non, nous ne le croyons pas. Nous avons envisagé le fait que les piles sont plus rapprochées aux deux extrémités du pont qu'au milieu comme une question distincte. Ces piles-là sont fondamentalement situées dans la banquise côtière, et elles tendront vraisemblablement à provoquer une accumulation légèrement accrue de cette banquise dans le voisinage du pont. Je répète que les phénomènes qui finissent par faire disparaître la banquise côtière du détroit sont souvent très largement fonction de facteurs thermiques, les facteurs de translation étant les deuxième en importance à cet égard. Oui, il y aurait une formation un peu plus importante de la banquise côtière autour de ces piles relativement rapprochées, mais nous ne croyons pas que cela influe nettement sur le risque de retard de deux jours de l'élimination complète de la glace du détroit.

J'allais aborder la question du pourcentage du plan d'eau occupé par le pont. D'après-nous, pour le déterminer, il suffit de faire un simple calcul géométrique à partir du nombre de piles. On a choisi en fonction du plan, et on a respecté le critère imposé, à savoir ne pas bloquer plus de 10 p. 100 du passage. Nous n'avons pas fait ces calculs-là, mais on nous a affirmé que le pont satisfaisait aux critères de dégagement, c'est-à-dire du pourcentage maximum du passage bloqué en fonction de la largeur des piles.

M. Casey: Vous avez dit que le facteur le plus important de l'élimination de la glace du détroit est sa détérioration. La fonte est-elle causée par la température de l'air ou par celle de l'eau? Qu'est-ce qui détériore la glace. . . Quel est le facteur le plus important?

M. Croasdale: Quelqu'un d'autre voudrait-il répondre à cette question.

M. Frederking: C'est la température de l'eau. Vous vouliez savoir si nous avions confiance et si nous avions obtenu des renseignements de la population locale. Eh bien, l'un des aspects très encourageant de notre assemblée à Bayfield, c'est que, quand nous avons déclaré fièrement que la glace se détériorait de bas en haut, qu'elle était érodée par l'eau chaude à partir du bas, plusieurs pêcheurs locaux nous ont regardés comme si nous venions tout juste de découvrir un nouveau jouet. Ils nous ont dit qu'ils le savaient fort bien. L'afflux d'eau chaude est donc un facteur majeur de l'élimination de la glace au printemps.

M. Croasdale a souligné tout à l'heure que, pendant l'hiver, le pont va retenir plus de glace, mais s'il en retient plus en hiver, il en retiendra plus aussi au printemps. Lorsque la glace est retenue en place, l'eau qui s'écoule en-dessous coule plus vite, de sorte que la détérioration de la glace est fonction de la température et de la vitesse du courant d'eau. C'est un mécanisme auto-correcteur qui enlève la glace plus rapidement au printemps.

[Texte]

Mr. Casey: Where does the warm water come from?

An hon. member: The Gulf of Labrador.

Mr. Frederking: No. . .the Miramichi.

Mr. McGuire: I welcome the Ice Committee to our hearings. The latest objection to the bridge to come out in the court case was the scarifying of the strait bottom because of ice build-up around the piers and rafting and so on. There would be a considerable amount of damage to the strait floor. Have you considered that, and will the ice pile up or raft up around the piers, or will that just occur inshore?

Mr. Croasdale: We discussed this. Certainly within our model, of course, we have to put in equations for the ice interaction with piers that take account of the failure processes that go on between the ice and the piers. It is important to recognize that, as you know, some piers near the centre of the bridge are protected against ship impact. . .the so-called navigation span has this protection around them that increases their diameter quite significantly. There's no doubt that around those navigation piers, which are large in diameter, there will be ice rubble build-up.

At the same time, depending on the underwater shape of that protection, this will determine whether that ice rubble grounds or not. There is no precedence that we know of, for example, in looking at the Beaufort Sea, where ice grounds in more than 20 meters of water in terms of building up as a rubble field and then being pushed down to the sea floor.

I think that's a fair point, isn't it? Go ahead, Torkild.

Mr. Torkild Carstens (Head of Research, Norwegian Hydrotechnical Laboratory; Member of the Ice Committee): I could add another mechanism here. The strait flow is not as a river. When you choke a river with piers, then you increase the velocity between the piers. When you choke a strait that is open at both ends and no fixed amount of water has to flow through here, you're simply reducing the total flow without increasing the velocity. The velocity remains the same.

Mr. McGuire: So we're told by residents of the island and New Brunswick. . .and I guess it's true that in some years there is tremendous rafting onshore. Sometimes it goes right up to the cliffs. That's a tremendous force. If rafting occurs around the piers, was that taken into consideration with your research?

Mr. Croasdale: That rafting and rubble building is very much a function of the widths of the pier or the structure and the water depth around it. As I showed in a few of those slides, in the Beaufort Sea, if you have a very wide structure and a very gently sloping underwater shape, then this rubble will build up and ground around the structure. The design of the piers for this bridge can be arranged so that doesn't happen.

[Traduction]

M. Casey: D'où cette eau chaude vient-elle?

Une voix: Du Golfe du Labrador.

M. Frederking: Non, de la rivière Miramichi.

M. McGuire: Je souhaite la bienvenue au Comité d'experts sur la glace. La dernière objection au pont invoquée dans le procès a été la scarification du fond du détroit en raison de l'accumulation de glace autour des piles, de l'empilement de la glace, et ainsi de suite. On a dit que cela pourrait causer des dommages considérables au fond du détroit. En avez-vous tenu compte, et la glace s'accumulera-t-elle et s'empilera-t-elle autour des piles en eau profonde, ou seulement près des extrémités du pont?

M. Croasdale: Nous en avons parlé. Dans notre modèle, nous avons dit incorporer des équations sur l'interaction de la glace avec les piles, pour tenir compte des phénomènes de rupture de la glace. Il est important, de reconnaître que, comme vous le savez, certaines des piles situées près du centre du pont sont protégées contre d'éventuelles collisions avec des navires. . . Les piles de la travée dites de navigation sont renforcées, ce qui a accru très nettement le diamètre. Il est certain qu'il y aura un amoncellement de fragments de glace autour de ces piles de navigation à gros diamètre.

Cela dit, la forme que ces renforcements revêtiront sous l'eau serait déterminante pour ce qui est de savoir si les fragments de glace racleront le fond ou pas. Nous n'avons jamais constaté ce phénomène, par exemple dans la mer de Beaufort où la glace toucherait le fond à plus de 20 mètres de profondeur, et où des fragments se seraient suffisamment accumulés pour être poussés jusqu'au fond marin.

Je pense que c'est un argument valable, n'est-ce pas? Allez-y, Torkild.

M. Torkild Carstens (directeur de la recherche aux Laboratoires hydro-techniques de Norvège; membre du Comité d'experts sur les glaces): Je pourrais ajouter une autre précision. Le courant ne coule pas dans le détroit comme dans une rivière. Quand on bloc le cou d'une rivière avec les piles d'un pont, la vitesse du courant entre les piles augmente. Par contre, lorsqu'on bloque un détroit ouvert aux deux extrémités et que le volume d'eau qui doit couler dans le détroit n'est pas fixe, on réduit tout simplement le volume total de l'eau sans augmenter la vitesse du courant. Elle demeure inchangée.

M. McGuire: Et les habitants de l'île et du Nouveau-Brunswick nous disent. . . et j'imagine qu'il est vrai que, certaines années, il y a des empilements énormes de glaces sur le rivage. Parfois, la glace s'empile jusqu'en haut des falaises. C'est une force énorme. Avez-vous tenu compte dans vos recherches des amoncellements de glaces autour des piles?

M. Croasdale: L'importance des amoncellements de glaces et de fragments est très largement fonction de la largeur de la pile ou de la structure envisagée et de la profondeur de l'eau à l'endroit visé. Comme je l'ai montré dans les diapositives de la mer de Beaufort, si la structure est très large et que sa forme sous-marine est en pente très douce, les fragments de glace s'accumulent et se fixent autour de la structure. Il est possible de dessiner les piles du pont de façon à éviter que cela se produise.

[Text]

Mr. McGuire: Captain Barry, as you say, is your resident expert as far as going back and forth across the strait is concerned. A point has been brought up a number of times as to what effect the ferry has on actual ice break-up on its daily route. Does that really affect the clearing out of ice?

• 1735

Captain Gene Barry (Captain, CCG Icebreaker *Terry Fox*; Member of the Ice Committee): No, I don't think so. The ice is continually moving through the strait in that area. As you can see from the aerial radar photo of the strait, they take great pains to go around the biggest floes. So they're taking the easiest route through and they're breaking the lightest ice, and I don't think it has any effect on the ice-out now.

Mr. McGuire: Have you ever run into any great amount of northern ice coming down through the strait that is impenetrable and blocks navigation by the ferry?

Capt Barry: Yes, I've seen the ferry when she couldn't navigate without assistance. I'm not sure what you mean by northern ice.

Mr. McGuire: Ice that comes down from the Arctic during spring break-up. . .

Capt Barry: No, it never comes in there.

Mr. Croasdale: It comes from the Gulf of St. Lawrence.

Mr. McGuire: How does that gulf ice compare to the strait ice? Is there a difference normally in the depth?

Capt Barry: It's the same ice. It's first-year ice, and when we're talking Arctic ice, we're sometimes talking about multi-year ice, which is a whole different ball game. We are not dealing with any of that in the strait area.

In this particular area of the strait the ice continuously moves through. It's tidal, of course. . . it stops and goes. So perhaps the ice can develop thicker out in the centre of the gulf where it may be rafting and ridging.

Mr. McGuire: Is the committee satisfied that the bridge design is the best possible design for the strait? Could that design be improved upon? As suggested this morning, could it have a steel wrapping around the piers that would accelerate the ice going through it rather than blocking it? Is there any suggestion you would have on the design of the bridge that would improve the structure?

Mr. Croasdale: We pointed this out in the report. First of all, the generic designs we looked at and, secondly, the the three proponents' designs we looked at at this time. . . we said all of those designs could meet the two-day criteria. We also said that each one would clearly have its pros and cons with respect to other factors. I think in the analysis that we just ran for the current design of the SCI bridge, as it stands now, which is a sloping pier, we note, for example, that there's considerably less ice blockage in the strait with that shape of pier, than there was with a cylindrical pier, which the ice has more difficulty getting passed. In a sense, the SCI design currently has a pier shape that is advantageous in limiting the amount of blockage of ice in the strait.

[Translation]

M. McGuire: Comme vous dites, le capitaine Barry est votre spécialiste de la traversée du détroit. On a plusieurs fois parlé de l'effet que les traversiers auraient en brisant quotidiennement la glace lorsqu'ils traversent le détroit. Cela influe-t-il vraiment sur l'élimination de la glace du détroit?

Le capitaine Gene Barry (capitaine du brise-glace *Terry Fox*, membre de la GCC; membre du comité d'experts sur la glace): Non, je ne pense pas. Il y a toujours de la glace qui se déplace dans cette partie du détroit. Comme vous pouvez le voir d'après la photographie radar aérienne, ils se donnent du mal pour contourner les plus grosses banquises. Ils empruntent la voie la plus facile pour traverser, brisant les glaces plus légères et je ne pense pas qu'ils affectent la date de disparition des glaces.

M. McGuire: Avez-vous déjà rencontré de grosses banquises de glace nordiques dans le détroit qui soient impenétrables et aient bloqué le passage au traversiers?

Capv Barry: Oui, il y a eu des moments où le traversier ne pouvait avancer sans aide. Je ne sais pas ce que vous voulez dire au juste par glaces nordiques.

M. McGuire: La glace qui descend de l'Arctique pendant la débâcle du printemps. . .

Capv Barry: Non, elle ne passe jamais par là.

M. Croasdale: Elle vient du golfe du Saint-Laurent.

M. McGuire: Et quelle est la différence entre la glace du golfe et la glace du détroit? Leurs profondeurs relatives sont-elles différentes, normalement?

Capv Barry: C'est la même glace. Mais elle s'est formée pendant l'année, alors que la glace de l'Arctique s'est parfois formée sur plusieurs années, ce qui est tout autre chose. Mais il n'y en a pas dans la région du détroit.

Dans cette partie du détroit, les glaces passent constamment. Elles sont sujettes aux marées, bien sûr. . . leur mouvement s'interrompt, puis repart. Peut-être la glace peut-elle devenir plus épaisse au centre du golfe où il y a empilement et encrètement.

M. McGuire: Le comité est-il satisfait que le design du pont est le meilleur possible pour le détroit? Pourrait-on améliorer sa conception? Comme on l'a suggéré ce matin, serait-il bon d'habiller les piles du pont d'une gaine d'acier qui pourrait accélérer le mouvement des glaces plutôt que de le bloquer? Avez-vous des propositions de modifications à apporter à la structure du pont pour l'améliorer?

M. Croasdale: Nous avons répondu à cette question dans le rapport. Les modèles génériques que nous avons examinés et les modèles proposés par les trois concepteurs que nous avons regardés plus récemment pourraient tous répondre aux critères des deux jours. Nous avons ajouté que chaque modèle aurait des avantages et des inconvénients face aux autres facteurs. Dans l'analyse que nous venons d'effectuer de modèle courant du pont proposé par la FCI, avec piles obliques, nous avons noté, par exemple, qu'il y aurait beaucoup moins d'obstruction des glaces avec cette forme de pile qu'avec les piles cylindriques, que la glace a plus de mal à contourner. En un sens, la forme des piles du modèle que propose maintenant la FCI présente un avantage, car il cause moins d'obstruction à la circulation des glaces dans le détroit.

[Texte]

You can always do better. The question is whether it is cost-effective.

The Chairman: Sir, did you say "pier-shaped" or "pear-shaped"?

Mr. Croasdale: Pier.

Mr. Carstens: Actually, a pear shape isn't that bad because it is conical. This is recommended now by most ice researchers. For the contractors to find an economic solution for a conical structure is the remaining problem.

Mr. McGuire: With a 65-day variance there now, how would you ever prove that ice stayed longer than it should have?

Mr. Croasdale: We mentioned that point in our report. If, indeed, the two-day criteria is being met—and say it was two days exactly—then it would probably take 100 years of records to be able to show statistically that there was a two-day delay. Obviously, if there's a month's delay, which we don't believe there is, then that might show up within a few years in a consistent way, but because of this natural variability, it's true you really can't assess what the delay is if it is that kind of amount.

• 1740

Mr. McGuire: Do you think an EARP panel could give more reliable data than already exists, as far as the ice is concerned? Do you think your particular study could be improved upon by taking longer to do it?

Mr. Croasdale: When we first met as a committee, one of the things we talked about was some of the recommendations from the FEARO panel; for example, putting in test piers, gathering more fuel data. We, as ice engineers, ice scientists, would have liked that. It would have kept us busy for many years if that had gone ahead. But we couldn't honestly say that was necessary, based on our knowledge and our evaluations. Obviously, in a sense, the more data you have the better, but there is a point where you're on a very shallow part of the learning curve. That's how we evaluated the need for more data.

Mr. Worthy: We had some witnesses who indicated that there had been no public process, especially after your first report. I think the committee now has tabled in front of it some indications of just what the public hearings process was and where you met. Were the meetings in Charlottetown and in New Brunswick well attended? Do you have some indication of—

Mr. Croasdale: We have the record of those attendances. I can't remember what they were.

Mr. Frederking: Qualitatively I would say that there was quite a good turn-out in Charlottetown. For the Bayfield meeting there was a bit smaller turn-out. That was my qualitative recollection.

[Traduction]

On peut toujours l'améliorer, mais il faut se demander si le rapport coût-efficacité en vaut la peine.

Le président: Monsieur, avez-vous parlé de «piles» ou de «poire»?

M. Croasdale: De pile.

M. Carstens: En fait, l'idée de pile en forme de poire n'est pas si mauvaise, parce qu'elle est conique. C'est ce que recommandent la plupart des chercheurs-experts sur les glaces aujourd'hui. Pour les entrepreneurs, le problème à résoudre est celui de trouver une structure conique qui soit quand même abordable.

M. McGuire: Puisqu'il y a déjà une variante de 65 jours, comment arriveriez-vous à prouver que la glace est restée plus longtemps qu'elle ne serait resté sans le pont?

M. Croasdale: Nous en avons parlé dans notre rapport. Si on répond vraiment aux critères des deux jours—et si c'était deux jours exactement—il faudrait tenir des dossiers pendant environ 100 ans probablement, pour pouvoir démontrer statistiquement qu'il y avait un retard de deux jours. Naturellement, s'il y avait un retard d'un mois—et nous ne pensons pas que ce sera le cas—on pourrait sans doute le démontrer d'une façon assez constante d'ici quelques années, mais le fait que le moment de la débâcle varie considérablement de toute façon signifie qu'il est extrêmement difficile de mesurer le retard que causerait le pont.

M. McGuire: Pensez-vous qu'un comité d'experts du PEEE puisse nous fournir des données plus fiables que celles dont nous disposons déjà sur la glace? Pensez-vous qu'on puisse améliorer votre étude en la prolongeant?

M. Croasdale: Au début, quand nous nous sommes réunis en tant que comité pour la première fois, nous avons discuté des recommandations du BFEE; celle de construire des piles-test, par exemple, ou de recueillir plus de données pour alimenter les analyses. En tant que chercheurs, qu'experts des glaces, cela nous aurait plu, et cela nous aurait occupés pendant de nombreuses années si nous avions mis en oeuvre ces recommandations. Mais nous ne pouvions pas, en toute honnêteté, dire que c'était nécessaire, à la lumière de nos connaissances et de nos évaluations. En un certain sens, bien sûr, plus vous avez de données, mieux cela vaut, mais vous atteignez un point où le fait d'avoir de plus en plus de données ne vous apprend plus grand chose. Voilà ce que nous avons pensé à cet égard.

M. Worthy: Certains témoins ont dit qu'il n'y avait pas eu de processus public, surtout après votre premier rapport. Je pense que le comité est maintenant mieux renseigné quant au processus des audiences publiques et au lieu de vos réunions. Beaucoup de gens se sont-ils présentés à vos audiences de Charlottetown et à celles au Nouveau-Brunswick? Avez-vous une idée de...

M. Croasdale: Nous avons ces chiffres dans nos dossiers, mais je ne m'en souviens plus.

M. Frederking: Sur le plan qualitatif, je dirais que nous avons suscité un certain intérêt à Charlottetown. Il y avait moins de gens à la réunion de Bayfield. C'est ce dont je me souviens quant à l'aspect qualitatif.

[Text]

Mr. Croasdale: The other point to make in that regard is we also had an open house for the whole afternoon. We had a lot of people wandering through who didn't come to the evening meeting, which was a more formal presentation of the type we made here.

Mr. Worthy: Were the meetings advertised?

Mr. Croasdale: Yes.

The Chairman: Would you gentlemen be so kind as to put a numerical value on it? When you say there weren't many, does that mean there were 100, or 1,000, or 10,000?

Mr. Frederking: There weren't 10,000.

The Chairman: Well, were there 100?

Mr. Frederking: I would say 100 in Charlottetown.

Mr. Croasdale: We could find out.

The Chairman: And the other one would be double that, is that —

Mr. Croasdale: No. In Bayfield there were fewer, probably 50 or 60.

The Chairman: So we're looking numerically at 50 or 60 people, Mr. Worthy.

Mr. Worthy: As a politician, sometimes I have conducted town hall meetings. In one case only three people turned out. It is one thing to have had a meeting, it's another thing —

The Chairman: That was when they liked you. Remember those days?

Mr. Croasdale: We did have people who were critical and wanted a lot more information, and we attempted to provide that.

Mr. Worthy: My other question is of Captain Barry. You're the only non-scientist or non-engineer on the committee. You probably feel like many of us on the committee do when we're dealing with this issue. I would be very interested in the exposure you received and, as a layman, in effect, as a non-scientist, what your feelings are about the process that was followed and the confidence level you have in the results that have been produced.

Capt Barry: That's a good question. I went into it very, very skeptically. To me, if you put a bridge across the strait, of course it's going to block ice. And in response to your question, there have been very few years in the last 20 years that I haven't physically been in the strait and physically broken the ice, and I think the criteria we used was good. I want to point that out. I think the quantity of ice and thickness of ice was realistic.

We went through a very interesting process. As you say, it was quite new to me. I went in there as skeptical as anybody could be, but I came away with a whole lot of confidence that the thing was working, particularly when we went through the whole process in the sea.

[Translation]

M. Croasdale: Il faudrait aussi ajouter que le public était invité à venir nous rencontrer pendant toute l'après-midi. Beaucoup de gens se sont présentés qui ne sont pas venus à la séance du soir, une réunion plus officielle avec exposé, un peu comme celle-ci.

M. Worthy: Avez-vous fait annoncer la tenue des réunions?

M. Croasdale: Oui.

Le président: Messieurs, auriez-vous l'obligeance de nous proposer un chiffre. Quand vous dites que les gens n'étaient pas nombreux, est-ce que cela signifie qu'ils étaient 100, 1 000 ou 10 000?

M. Frederking: Il n'y en avait pas 10 000.

Le président: Et bien, y avait-il 100 personnes?

M. Frederking: Je dirais qu'il y en avait 100 à Charlottetown.

M. Croasdale: Nous pourrions nous renseigner.

Le président: Et à l'autre, vous diriez le double. . .

M. Croasdale: Non. À Bayfield il y avait moins de gens, environ 50 ou 60 personnes sans doute.

Le président: Donc, monsieur Worthy, sur le plan quantitatif, nous parlons de 50 ou 60 personnes.

M. Worthy: Au cours de ma carrière d'homme politique, j'ai parfois tenu des réunions communautaires. Lors d'une de ces réunions, seulement trois personnes sont venues. C'est une chose que de tenir une réunion, et s'en est une autre que de. . .

Le président: Et c'était du temps où on vous aimait. Vous souvenez-vous de ces beaux jours?

M. Croasdale: Certaines des personnes qui sont venues étaient plus critiques et voulaient beaucoup plus d'information — que nous avons tenté de leur fournir.

M. Worthy: Mon autre question est pour le capitaine Barry. Vous êtes le seul membre du comité qui ne soit ni ingénieur ni chercheur. Sans doute avez-vous eu les mêmes sentiments que nous, les membres du comité, quand nous avons examiné cette question. J'aimerais, car cela m'intéresse vivement, que vous nous parliez de vos expériences, de l'information qu'on vous a impartie et des impressions que vous avez en tant que profane, en tant que non-scientifique du processus qui a été suivi; parlez-nous aussi de la confiance que vous placez dans les résultats.

Capt Barry: C'est une bonne question. Au départ, j'étais très sceptique. Pour moi, il était évident que si on construit un pont sur un détroit, ce pont va bloquer la glace. Et, pour répondre à votre question, j'ajouterais qu'au cours des vingt dernières années, il y a eu très peu d'années où je n'ai pas été physiquement sur ce détroit, où je n'ai pas brisé la glace et je pense que les critères utilisés étaient bons. Je voulais le dire. Les critères étaient réalistes en ce qui a trait à la quantité et à l'épaisseur de la glace.

Le processus était fort intéressant. Comme vous le dites, c'était nouveau pour moi. J'étais très, très sceptique au départ, mais à la fin, j'avais très confiance dans le processus, surtout après les expériences en mer.

[Texte]

The question was asked how we will ever prove whether we were right or wrong with the 65-day variability. I don't know. But if you look at the process of melting ice and why it melts and how it melts and underside melting and topside melting, I came away very confident that the model was, indeed, very good.

• 1745

Mr. Worthy: Did you get the sense that the scientists and engineers you were working with entered into this project with some impartiality, or were they, as some have sort of implied, manoeuvring it to a conclusion they wanted to reach? Because that has been implied, I'd like to get your impression as to how your colleagues approached this task.

Capt Barry: That was one of the first things we spoke about. I can't for the world think why any of us here would care one way or the other whether anyone built a bridge to P.E.I. There was at no time... I'm sure none of us ever went in to arrive at a pre-set conclusion. If this thing had come out with a 10-day delay, that's what you would have before you. There's no question in my mind. There was no collusion to try to arrive at a pre-set decision.

Mr. Worthy: My last question would be to follow up on one Mr. McGuire had. We talked about the jam-ups and the scouring—I think they called it that—when ice goes down. Some of the fishermen we had this morning, and other people, discussed scenarios where in their opinion it could happen, and some people implying that it will happen: quite massive destruction of some of the habitat for the fish, especially the lobster.

What's your feeling on that? You did say that you didn't think it would hit the bottom. How reliable are their concerns? Is it something that we as a committee should be paying more heed to?

Mr. Carstens: I think they are right in worrying about the scour at the bottom. Near the ice accumulations there will be higher velocities, but it is very local, in the order of the dimensions of this accumulation. If you have 50 metres of ice cylinder, then you will have 100 metres or a few hundred metres of this high velocity effect.

Mr. Worthy: What would be the result of that? What would be the impact on the habitat or on the strait floor?

Mr. Carstens: I'm not a biologist, so I don't know what would happen to the animals living there. But the sand would wash away, and you would have shifting of bottom sediments from the vicinity to further away. Of course, if there are animals there, they would be affected by it.

Mr. Worthy: Some of their concern this morning was that the piers would in fact cause silting, which was their concern for the habitat. But you're indicating it's the reverse. The bridge could in fact be—

[Traduction]

La question que nous nous sommes posée était: comment allons-nous prouver que nous avons tort ou raison, vu cette fourchette des 65 jours. Je ne sais pas. Mais après avoir examiné tout le processus de la fonte de la glace, pourquoi elle fond, comment elle fond, la fonte à la surface inférieure d'une banquise et à sa surface supérieure, j'étais persuadé que le modèle était effectivement très bon.

M. Worthy: Avez-vous l'impression que les scientifiques et les ingénieurs avec lesquels vous travailliez étaient impartiaux ou qu'ils manipulaient le projet pour en arriver à certaines conclusions prédéterminées, comme certains l'ont laissé entendre? Parce que certains témoins ont laissé entendre que c'était le cas, j'aimerais connaître vos impressions quant à l'attitude de vos collègues face à leurs tâches.

Capv Barry: C'est l'une des premières choses dont nous avons parlé. J'ai du mal à m'imaginer pourquoi l'un d'entre nous serait pour ou contre la construction d'un pont entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard. Il n'y a jamais eu... Je suis sûr qu'aucun d'entre nous n'a participé à cette étude avec l'idée de guider le projet vers une conclusion prédéterminée. Si l'étude avait montré que le pont allait causer un retard de dix jours, c'est ce que vous auriez devant vous. Pour moi, cela ne fait aucun doute. Il n'y a pas eu de collusion pour aiguiller le projet vers une conclusion concoctée à l'avance.

M. Worthy: Ma dernière question fera suite à l'une des questions posées par M. McGuire. Nous avons parlé des accumulations de glace et de l'affouillement—je pense que c'est ce qui se produit quand cette glace coule. Certains des pêcheurs qui ont témoigné ici ce matin, ainsi que d'autres témoins, ont discuté de scénarios possible selon lesquels cette érosion pourrait se produire, et certains ont laissé entendre que cela allait se produire. Nous verrions la destruction massive de certains habitats de poissons, surtout ceux du homard.

Qu'en pensez-vous? Vous avez dit que vous ne pensiez pas que ces accumulations de glace couleraient jusqu'au fond. Dans quelle mesure leurs craintes sont-elles fondées? Ses préoccupations méritent-elles un examen plus approfondi de la part du comité?

M. Carstens: Je pense qu'ils ont raison de s'inquiéter de l'érosion du fond. Il y aura des vitesses accrues près des accumulations de glace, qui seront très localisées, toutefois et seront en rapport avec les dimensions de l'accumulation. Si vous avez un cylindre de glace de 50 mètres, cette vitesse accrue ne se fera sentir que sur une distance de 100 mètres ou de quelque 100 mètres.

M. Worthy: Quel en serait le résultat? Quelles seraient les répercussions de cette vitesse accrue sur l'habitat sur le fond du détroit?

M. Carstens: Je ne suis pas biologiste et je ne peux donc pas prédire les effets que cela pourrait avoir sur la faune qui y habite. Mais le sable se déplacerait, ainsi que les sédiments marins. Il est évident que s'il y a des animaux qui habitent là, ils seraient affectés.

M. Worthy: Les témoins de ce matin étaient préoccupés par le dépôt de sédiments que causeraient peut-être les piles et l'effet que cela pourrait avoir sur l'habitat. Mais, selon vous c'est plutôt le contraire. Le pont pourrait, de fait...

[Text]

Mr. Carstens: Scouring away, yes. I would add here that the more important scouring effect would be from the piers without ice. This would be a permanent effect. In the near vicinity of each pier you would have this scour. The fishermen are aware of that, of course, but percentagewise it's a minor fraction of the strait. The additional area due to the ice that accumulates is not very big either. So the total scour is nothing that could seriously affect the fishing.

Mr. Worthy: My question to the Department of Fisheries was whether or not they could maintain a position of no net loss of fisheries, and they answered that they could meet that. And you have no reason, from the engineering, scientific work you've done, to differ with that conclusion.

• 1750

Mr. Carstens: There is local damage of the sea floor near the piers, as I have explained.

Mr. Croasdale: But even the local area around the bridge would be a very small percent.

The Chairman: I do thank you for your testimony before this committee. For me, at least, it's been quite enlightening. We will consider your testimony in our final decision as a committee.

We have two pieces of housekeeping. It will be moved by Mr. Casey that reasonable living and travelling expenses be paid to Michael Dadswell and Dr. Owen Hertzman, who appeared on Tuesday, March 16. Is that agreed?

Motion agreed to

The Chairman: It is also to be noted that we have agreed as a committee to begin clause-by-clause consideration tomorrow at 3:30 p.m. in this room. Is that agreed?

Motion agreed to

The Chairman: This meeting is adjourned.

[Translation]

M. Carstens: Oui, Le pont pourrait plutôt causer cet affouillement, cette érosion. J'ajouterais que ce sont les piles, sans glace, qui causeront l'affouillement le plus important. Cet effet sera permanent. Près de chaque pile, vous constaterez cette érosion. Les pêcheurs le savent, bien sûr, mais ce n'est qu'une petite partie de toute la superficie qu'occupe le détroit qui serait affectée. La superficie additionnelle qui serait sujette à cet effet d'affouillement à cause des accumulations de glace ne serait pas très grande non plus. L'affouillement total ne pourrait, donc, avoir de répercussions sérieuses sur les pêches.

M. Worthy: J'ai demandé au ministère des Pêches s'il pouvait maintenir qu'il n'y aurait aucune perte nette dans les pêcheries et ils m'ont répondu que oui. Et vous n'avez aucune raison, selon les études scientifiques et les études d'ingénierie que vous avez effectuées de tirer des conclusions différentes.

M. Carstens: Il y aurait cette érosion localisée du fond de la mer près des piles, comme je l'ai expliqué.

M. Croasdale: Mais la région touchée directement autour du pont ne serait qu'un très petit pourcentage.

Le président: Je vous remercie de votre témoignage devant ce comité. Vous avez certainement su m'éclairer. Nous tiendrons compte de votre témoignage dans notre décision finale en tant que comité.

Je tiens à saisir le comité de deux questions administratives. M. Casey propose que M. Michael Dadswell et M. Owen Hertzman, qui ont comparu devant le comité le mardi 16 mars soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables. D'accord?

La motion est adoptée

Le président: Je tiens aussi à signaler que le comité a convenu de commencer l'étude article par article du projet de loi demain à 15h30 dans cette pièce. D'accord?

La motion est adoptée

Le président: La séance est levée.

APPENDIX "C-110/2"

Gulf Region
P.O. Box 5030
Moncton, New Brunswick
EIC 9B6

Le 31 janvier 1990

Mr. David H. Barnes
Chairman
Environmental Assessment Panel
Northumberland Strait Crossing
Federal Environmental
Assessment Review Office
13th Floor - Fontaine Building
Hull, Quebec
K1A 0H3

Subject: Review of Supplement to the Bridge Concept Assessment Document and Supporting Documents

Dear Mr. Barnes:

The Department of Fisheries and Oceans (DFO) has reviewed the material submitted by Public Works Canada (PWC) in December, responding to your letter to Mr. Feltham dated August 16, 1989. We find that PWC has responded to all questions posed in the prescribed format of a supplement to the Bridge Concept Assessment (BCA) with references to supporting documents. Detailed comments are attached as Annex I.

DFO's major concerns focus on the continued uncertainties associated with attempts to link changes in the fisheries to changes in the biophysical environment as a result of the construction and operation of a bridge structure.

In this regard, and with respect to impacts on marine animal and plant populations and their habitats (Questions A1-8), PWC has examined many relationships between environmental parameters and fishery landings and found some statistically significant correlations. While DFO views these analyses as having considerable scientific interest, we feel that predictions must be viewed with caution. The relationships are based on exploratory analyses, and the underlying causes if any, remain speculative. The possibility cannot be excluded that the correlations are spurious.

Canada

With respect to changes in ice climate (Question D), PWC and DFO agree that: "With the current level of information, potential impacts from bridge construction are quite likely to fall within the limits of natural variability and they will be difficult if not impossible to detect." (page D-14). PWC infers that undetectable impacts are acceptable (page A-19). However, as is most often the case, a natural, highly variable environment will in the short term, mask long term, human-induced trends.

The lack of a comprehensive trend-over-time understanding of the physical and biological components of the environment, exacerbate not only the problem of impact prediction, but of attributing cause to the effects as observed through monitoring programs. As a result, given the current level of information, it may be beyond the ability of even well designed, rigorously applied effects-monitoring programs to provide an adequate framework for resolving claims for compensation which may arise in the fisheries and elsewhere. In this regard DFO requests the Panel to consider whether the Environmental Management Plan, including compliance and effects monitoring as proposed, is adequate.

In further regard to compensation, Fisheries and Oceans is particularly concerned with the heavy reliance on the Fisheries Liaison Committee to resolve disputes. The "goal" of the compensation plan (page N-12) appears not to be properly stated and more details of the plan are required. Clarification is required on how the committee will function:

- The outline specifies that a representative will be appointed to deal with claims on a day to day basis but does not indicate if this will be a funded activity, and if so by whom?;
- Will there be funds available to assemble and review technical information relative to each claim or is this to be done by committee members?;
- What constitutes committee agreement (page N-13) with a claimant?;
- What happens if the claims for any reason exceed the Prime Cost Sum of \$10 million?;
- The response (page N-14) to part "e" of the question (page N-12) dealing with long term loss of livelihood is not adequate;
- There is no clear reference to compensation for value of lost catch; will these losses be compensated should they occur?;
- The response (page N-14) to part "f" of the question (page N-12) does suggest a commitment on behalf of PWC but it is vague as worded.

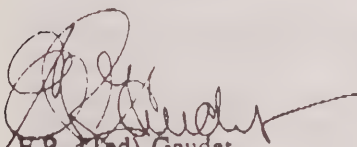
DFO will require elaboration on these areas as they relate to fisheries management. The Panel may wish to consider if provision of this information, after the project proceeds to the next phase, will be adequate.

Fisheries and Oceans notes that many predictions in the review are based on models which include assumptions and those models must on occasion be linked. This linking creates a chain of uncertainty which increases with each step. This is particularly true of the Ice/Climate/Fishery Interaction Study (Washburn and Gillis et al., 1989). Consequently, DFO views model predictions as speculative possibilities rather than as firm forecasts of actual consequences. Our view is well expressed by a quotation from that document: "Science... is often inadequate for assessing and managing complex systems. These comments apply equally to environmental impact and fisheries stock assessments." DFO has concerns whether science is capable of providing impact predictions with sufficient confidence that unacceptable effects can be excluded. If this is not possible then the Panel may find it necessary to rely on "weight of evidence" to decide if the risk is too great to justify the action.

Finally, DFO notes that many of the environmental concerns raised by the Panel and others would be nullified if the tunnel option, which is included in the Panel terms of reference, were selected. Nevertheless, some major concerns including those described in H-3 of the BCA supplement would remain and would require further review.

I hope that the information provided will assist the Panel in reaching a decision on the sufficiency of information available for public hearings. When the Panel is satisfied that the supplementary information is sufficient and announces a schedule of public hearings, DFO will be prepared to take part in the hearings and will arrange for appropriate experts to attend if required.

Sincerely,



E.R. (Bob) Gaudet
Regional Director General

ANNEX 1

Northumberland Strait Crossing Project**Department of Fisheries and Oceans Comments
on the Supplement to the Bridge Concept Assessment**

The Department of Fisheries and Oceans has provided a response to this material in the form of a letter to the Chairman of the Environmental Assessment Panel. In addition to that overview we have comments on specific answers and supporting documents which may be of value to the review process. These comments are summarized as follows and refer to the same question/answer letter and number designation established in the BCA supplement.

General: DFO believes that the supplement to the BCA could have provided more complete and more readable summaries of the supporting information. This would reduce the need for consistent reference to supporting documents and to the trail of other documents referenced there. Often the references are inferred rather than clearly stated. In some case the vagueness of summaries weaken the position being presented by PWC. In other cases the summaries are questionable since other interpretations are possible.

- A-1 - The use of the term "association" is confusing but is assumed to be interchangeable with "correlation" - similarly the use of "most significant" is not appropriate.
- The response to this question is highly dependent on ecosystem analysis which is undertaken in the Ice/Climate/Fishery Interaction Study (Washburn and Gillis et al., 1989a). This study demonstrated statistically significant relationships between several environmental parameters and fishery landings, and used these relationships to predict changes to landings which might occur following construction of a bridge.
 - DFO views this analysis as having considerable scientific interest in the quest to advance knowledge of fisheries production processes in the Northumberland Strait. However, predictions arising from the analyses must be viewed with caution for the following reasons:
 - 1) The relationships found are empirical only, and their underlying causes, if any, remain speculative.
 - 2) The relationships are based on exploratory analysis. This raises questions about the interpretation of statistical significance tests since many tests may be made but only a subset which include significant results may be reported. Although this objection has been weakened by the persistence of some (but not all) correlations from the original correlational study (Sutcliffe 1973, Drinkwater and Myers 1987), the possibility cannot be excluded that the correlations are spurious.

- 3) Ecosystem models which alter one variable to examine effects on other variables are useful only as long as the system and its basic mechanisms remain the same.

When the nature of the system changes, the model is no longer valid. There is an implicit assumption in the correlational and loop analyses that the system would remain fundamentally the same following construction of a bridge, so that assumed present relationships will continue to apply after construction. This assumption is untested and uncertain.

- In its Summary section the Ice/Climate/Fishery Interaction document (Washburn Gillis et al. 1989a) lists seven predictions of bridge impact on ice, water temperature, and fishery landings. These predictions are presented without indication of their reliability. DFO notes that these predictions are made on the assumption that other predictions made from physical and ice modelling are true. When predictions are linked in a chain uncertainty increases with each step.
- A-2 - Restructuring of this response would be useful in presenting a stronger position for PWC. The linkage between low productivity in the stratified gyres of the northwestern Gulf of St. Lawrence and the vertical mixing (destratification) associated with bridge pier vortices is not well developed.
- A-3 - PWC did not respond to the question of scheduling, or possibly suspending construction during critical migratory periods. Presumably this is because no impact is predicted. This should be clearly stated. It should also be noted however, that little information on migration was available for Northumberland Strait and that it was necessary to reference material from elsewhere.
- This response draws heavily on the Bridge Concept Assessment Supplement - Impacts on Marine Animals, Plant Populations and their Habitats (Washburn Gillis et al. 1989b). This report contains a number of factual errors. Herring do not spawn in spring in almost every small bay in the Northumberland Strait area. In the immediate crossing area, herring spawning is generally restricted to waters on the New Brunswick side west of Cape Tormentine. There are also important spawning grounds off southeastern P.E.I., the Pictou-Antigonish area of Nova Scotia, and western P.E.I. (Messieh 1987). The report states that Northumberland Strait herring migrate to Newfoundland in November. Adult herring migrate from the Gulf in winter but not necessarily to Newfoundland. Juvenile herring probably do not migrate from the Gulf in winter (Cairns 1989, DFO unpublished data).
- The section on groundfish biology and migration contains material which is misleading or has limited applicability to Northumberland Strait. The statement "Winter flounder, witch flounder, halibut, pollock, American plaice, white hake and monkfish make limited onshore/offshore movements related to water temperature in summer and winter" is derived from studies elsewhere and does not describe the situation in Northumberland Strait. White hake, the most important groundfish in

the central Strait, make west-to-east movements through the Strait in summer. Unpublished studies by D. Clay (DFO Moncton) have shown a general movement by several groundfish species, including winter flounder, in fall from eastern Northumberland Strait towards deeper waters northwest of Cape Breton Island. It is not known to what extent groundfish pass through Abegweit Passage to join this movement.

- Abegweit Passage appears to be a migratory route for the major commercial finfish of the Strait (herring and white hake) and is probably used as well by winter flounder. If migrations of any of these species were impeded by a bridge, serious consequences could ensue to Northumberland Strait fish populations. The proponent has dismissed the possibility that the bridge could affect migratory behaviour with comments such as "Since... Abegweit Passage will not be completely blocked due to bridge development, the migration of these species should be unaffected." (Washburn Gillis et al. 1989b:A3-18). Fish behaviour is complex and it cannot be assumed a priori that a partial barrier will not affect migratory behaviour.
- A-4 - DFO cautions that the landing statistics do not necessarily provide a fair representation of the species of commercial value. The salmon for example is listed as a species occasionally landed - but there is no reference to the existing closure of commercial salmon fisheries.
- With respect to herring, the BCA Supplement considers only habitat loss directly under the piers. DFO feels that a more serious concern is potential siltation of herring spawning habitat to the west of the bridge alignment. According to tidal models presented in the BCA Supplement, a bridge would have little effect on tidal and residual currents in the area. However, DFO notes that these estimates have a substantial margin of error ($\pm 20\%$; Public Works Canada 1989:C-3). If changes in sedimentation patterns result in burial of substrate suitable for attachment of macroalgae, herring would lose spawning habitat. Because of the threshold nature of suspension/non-suspension of sediments with respect to current velocity, changes in sedimentation patterns are plausible even if changes in current velocity are small.
- DFO considers it unlikely that herring would use pier riprap as spawning sites. In DFO's view, loss of herring habitat is a more likely consequence of bridge construction than habitat gain. If such habitat loss occurs, it is uncertain whether fish would find alternate habitat, or if populations declines would result due to lack of spawning habitat.
- Refer also to our comments on A-1 with respect to ecosystem modelling.

- A-6 - DFO notes that the last sentence in the question has not been accurately transcribed. The last sentence as stated is missing the words "conduct this survey should be accompanied by a further commitment to ". Nevertheless, Public Works Canada has committed itself to conducting a survey of hake and herring spawning grounds at the earliest opportunity (0-1). DFO commends this commitment, but observes that the PWC statement gives no details on the timing and design of the surveys. Noting that the previous PWC-sponsored herring spawning bed survey (Hurley 1989) started several weeks after the beginning of the spawning season, DFO recommends that PWC submit detailed plans for the herring spawning bed survey to DFO by March 1990 for review and consultation, and that the survey itself begin by 1 May, 1990.
- A-7 - The response to A-4 states that "... the fixed crossing is not anticipated to result in losses to the fisheries due to change in habitat or year class strength." (Public Works Canada 1989:A-28). DFO believes that available evidence does not justify such a firm conclusion. The response also indicates that fishermen may increase distance travelled with associated increases in cost. It is not clear if these increased costs will be considered for potential compensation.
- DFO is frustrated by the lack of an Environmental Management Plan with its monitoring program. Without the plan in hand at this stage, there is no assurance that an appropriate plan will be developed.
- D - In general reference to question D, DFO offers the following information:
- In marine areas where ice is present, the under ice surface and waters adjacent to ice edges may assume very important roles in primary and secondary productivity (Cross 1982, Smith and Nelson 1985). In St. Georges Bay in the eastern Northumberland Strait, Hargrave et al. (1985) found that chlorophyll reached a seasonal peak in January and February within floes of broken ice. Since no year-round phytoplankton studies have been conducted in the western Northumberland Strait, the role of winter primary productivity in annual budgets of carbon fixation are unknown for the proposed crossing area. If winter primary productivity is important, changes in the distribution, thickness, and percent cover of ice could have important consequences on annual primary production. This in turn could have consequences on secondary production and the fishery.
- D-3 - Refer to covering letter.
- F-1 - DFO disagrees with the general statement that participation of the five agencies "...assured that the evaluation was comprehensive and dealt adequately with ...". There is reference to the Environmental Management Plan which is not available.
- H - These responses appear adequate but DFO may require further information to ensure that flows are maintained in streams. Additional detail would be required if the tunnel option was proposed.

- I-1 & 2 - There is a discrepancy between the two responses concerning the number of lobster traps affected by the exclusion zone - page I-2 refers to "... up to 200 lobster traps..." whereas page I-4 states that "... 250 to 1,000 lobster traps...". Details of the compensation for fishermen are not provided and would therefore be a responsibility of the Liaison Committee.
- The comment on the potential for movement of fishing gear (I-2:page I-4) may not be acceptable to fishermen.
- M-1
- (a) - Refer to our comments on H. Potential impacts on groundwater may not be adequately addressed.
- M-1
- (b) - The answer seems to suggest that since the changes related to global warming are large then changes related to construction of a fixed link can be ignore. DFO does not accept this view. The response provides a comparison of the effects rather than comment on the cumulative effects of the bridge combined with global warming.
- N-1 - The distinction between worst plausible and worst possible scenarios may require more explanation for public consumption. We suspect that the public will be more concerned with the worst possible scenarios.
- N-2 - DFO previously expressed concern with respect to assignment of scores in the original risk scoping study. That concern was never addressed.
- The review provides a good indication of damage that could be caused in the worst possible scenario.
- N-3 - This response includes reference to what would be included in contingency plans but DFO is uncomfortable that this plan can not be provided because of the process being followed. A project specific plan is normally required to address such concerns.
- N-4 - It is not stated as to when and by whom this plan will be prepared.
- N-5 - This reliance on the Fisheries Liaison Committee is a major concern to DFO. Additional comment is included in DFO's letter of response.
- O-1 - DFO has met with the consultant and has suggested that additional baseline studies be implemented in 1990, regardless of the status of the Panel review.

- P**
- This is an interesting presentation. We question the logic in speculating that "... there is a consensus that a tunnel is not a viable response ..." based on the majority response. Other conclusions are certainly plausible.
 - We would like to emphasize the second of the four guiding principles that "the environmental impact of the facility be at an acceptable level." - presumably all principles are equally important.
 - Some of the concerns of DFO and perhaps others for the current review are summarized on page P-13 which refers to "... developers plans ...", "... development of the Environmental Management Plan ..." and "... provision for mitigation, managing and monitoring of effects ...". Project specific plans would normally be required to resolve such concerns. Given the current process we see no means of resolving these lingering concerns.

REFERENCES

- Cairns, D.K. Gear types, seasonal distribution of effort, and bycatch of the smelt fishery in the southern Gulf of St. Lawrence. Can. Tech. Rep. Fish. Aquat. Sci. No. 1668.
- Cross, W.E. 1982. Under-ice biota at the Pond Inlet ice edge and in adjacent fast ice areas during spring. Arctic 35:13-27.
- Drinkwater, K.F., and R.A. Myers. 1987. Testing predictions of marine fish and shellfish landings from environmental variables. Can. J. Fish. Aquat. Sci. 44:1568-1573.
- Hargrave, B.T., G.C. Harding, K.F. Drinkwater, T.C. Lambert, and W.G. Harrison. 1985. Dynamics of the pelagic food web in St. Georges Bay, southern Gulf of St. Lawrence. Mar. Ecol. Prog. Ser. 20:221-240.
- Hurley Fisheries Consulting 1989. Marine habitat survey: Northumberland Strait Crossing Project. Report for Public Works Canada.
- Messieh, S.N. 1987. Some characteristics of Atlantic herring spawning in the southern Gulf of St. Lawrence. NAFO Sci. Council Studies 11:53-61.
- Smith, W.O., and D.M. Nelson. 1985. Phytoplankton bloom produced by a receding ice edge in the Ross Sea: spatial coherence with the density field. Science 227:163-166.
- Sutcliffe, W.H. 1973. Correlations between seasonal river discharge and local landings of American lobster (*Homarus americanus*) and Atlantic halibut (*Hippoglossus*) in the Gulf of St. Lawrence. J. Fish. Res. Board Can. 34:19-30.
- Washburn and Gillis Associates, F.G. Bercha and Associates, and P. Lane and Associates. 1989a. Ice/Climate/Fishery interaction study. Draft report for Public Works Canada.
- Washburn and Gillis Associates, Triton Consulting, F.G. Bercha and Associates, Hurley Fisheries Consulting 1989(b) Impacts on Marine Animals, Plant Populations and their Habitats. Report for Public Works Canada.

APPENDIX "C-110/3"

TERMS OF REFERENCE

FOR THE

FISHERIES LIAISON COMMITTEE

FOR THE

NORTHUMBERLAND STRAIT CROSSING PROJECT

BACKGROUND

The Northumberland Strait Crossing Project (NSCP), under the responsibility of Public Works Canada (PWC), is a federal government initiative to have a private developer design, finance, construct and operate (for 35 years) a bridge between Prince Edward Island and New Brunswick.

Fisheries and marine environmental concerns will assume a position of prominence during planning, construction and operation of the bridge. PWC has recommended, and approved, the establishment of a federal/provincial/industry Fisheries Liaison Committee (FLC) for this project.

PURPOSE

The mandate of the FLC is to advise the Senior Project Advisory Committee (SPAC), chaired by PWC, on all fisheries and fish habitat related matters concerning direct physical, medium- and long-term ecological, and directly and indirectly related socioeconomic effects and to recommend ways and means of mitigating these effects so as to limit project related environmental and socioeconomic impacts of the fisheries. A specific mandate of the FLC is to administer the \$10 million Fisheries Compensation Fund to be established by the private developer to address construction-related impacts. The development of an evaluating mechanism for compensation planning will be a priority. The FLC will play an important role in initiating and facilitating the dissemination and exchange of information and, at the same time, fostering close relations between the fishing industry, the project proponent and governments in an effort to minimize conflicts and maximize opportunities.

REPORTING STRUCTURE

The FLC will report to the NSCP's Senior Project Advisory Committee. The FLC could be asked by the SPAC or will provide unsolicited advice on fisheries and fish habitat matters as they relate to the pre-construction, construction and operation phases of the project. The FLC will continue to operate after bridge construction is completed, at the call of the Chairperson.

SUBCOMMITTEES

The FLC may establish subcommittees, with at least one member drawn from within its Committee, to discharge its responsibilities. The subcommittee will report to the FLC through the Chairperson of the FLC.

Terms of Reference for the operation of all subcommittees will require approval by the FLC in advance of the subcommittee becoming operational. Quorum and decision-making procedures at the subcommittee level shall be set out in their respective terms of reference to be developed the subcommittee and approved by FLC. The project proponent will have ex-officio non voting status on all subcommittees.

REPRESENTATION

The FLC shall include one representative of the:

- 1) Botsford Professional Fishermen's Association;
- 2) Local #2, Southeast N.B. Maritime Fishermen's Union;
- 3) Fishermen at Murray Corner, N.B.
- 4) Little Cape Fishermen's Association at Cap-Pele, N.B.
- 5) Commercial fishing sector of New Brunswick - at large;
- 6) Commercial fishing sector of New Brunswick - at large;
- 7) New Brunswick Fish Packers' Association;
- 8) Prince Edward Island Fishermen's Association;
- 9) Prince County Fishermen's Association, P.E.I.;
- 10) Local #5, Maritime Fishermen's Union, West Prince, P.E.I.;
- 11) Central Northumberland Strait Fishermen's Association, P.E.I.;
- 12) Unaffiliated fishermen at Borden, P.E.I.;
- 13) P.E.I. Shellfish Association;
- 14) Seafood Processors' Association, P.E.I.;

- 15) Local #4, Maritime Fishermen's Union, Northumberland, N.S.;
- 16) Northumberland Fishermen's Association of Nova Scotia;
- 17) Seafood Producers' Association of Nova Scotia;
- 18) Eastern Fishermen's Federation;
- 19) Maritime Fishermen's Union;
- 20) P.E.I. Department of Fisheries and Aquaculture;
- 21) N.B. Department of Fisheries and Aquaculture;
- 22) N.S. Department of Fisheries;
- 23) Federal Department of Fisheries and Oceans (Chair);
- 24) Public Works Canada

Ex-officio non-voting representatives:

- 25) Environment Canada
- 26) Project proponent;
- 27) Transport Canada (Coast Guard);

The Committee may add representative groups to the FLC by a two-thirds majority vote of the members.

COMMITTEE CHAIRPERSON

The position of the Chairperson for the FLC will be held by the Department of Fisheries and Oceans, Manager for the NSCP. The Chairperson of the FLC will be a member of the SPAC and will represent the FLC at meetings of the SPAC. Statements issued and positions adopted by the Chairperson on behalf of the FLC will be representative of a 2/3 (two-third) majority of the FLC members present and are not official policy of DFO or any individual member group. The chair of the FLC will be a non-voting member of any and all other subcommittees.

MEETINGS

The Committee shall meet periodically at the call of the Chairperson. Special meetings to address particular concerns may be initiated at the request of three or more of the represented groups. Meetings of the Committee will be held at least quarterly.

ATTENDANCE

Committee meetings will be attended by the designated representative of the member organizations, or an alternate with the prior notification of the Chairperson. Designated representatives, or their alternates, will speak on behalf of the organization he or she represents and will have authority to take positions and make decisions on behalf of that organization. From time to time, other individuals (consultants, technical experts, scientists, etc.) may be requested, with the prior approval of the Chairperson, to attend Committee meetings and/or assist the Committee as resource persons as the need arises. Persons invited by FLC to attend Committee meetings, other than representatives of member organizations, will attend for consultative/informative purposes only and will not be permitted to participate in the Committee's deliberations.

FINANCIAL ARRANGEMENTS

PWC will provide travel expense reimbursement to non-government non-proponent members of the FLC according to current federal government travel regulations to ensure full participation of represented groups. Members, for their part, are expected to dedicate their time without remuneration. Formal support services (e.g. secretarial, records management, etc.) will be provided by the Department of Fisheries and Oceans. Extraordinary expenses (e.g. consultant fees, cost of publication and distribution of reports, etc.) will be borne by PWC.

QUORUM, DECISION-MAKING PROCESS AND DISPUTE RESOLUTION

A quorum for any meeting will be constituted by a simple majority of members represented on the FLC. No meeting will be convened when members are delayed due to a "force majeure" (for example, inclement weather).

Depending on the specific issue, output from the committee may be advisory or binding.

Where the deliberations of the FLC are advisory in nature (i.e. provision of fisheries expertise to the SPAC), the consensus of opinion of committee members, including contrary views, shall be reported.

In matters upon which the FLC has discretion (i.e. the design and implementation of the compensation mechanism), a two-third majority, as determined in a vote of members present, shall be required. Proxy voting shall not be allowed.

The operating principles and responsibilities of the FLC and its subcommittees include the following:

- 1) to advise the Federal Minister of PWC through the SPAC on matters arising from the pre-construction, construction and operation phases of the NSCP relevant to fishery resources, fisheries habitat and the fishing industry;
- 2) to provide, as the FLC sees fit, and at the request of the SPAC, expert advice relative to the fishing industry;
- 3) to advise the SPAC on matters pertaining to research and monitoring needs which will facilitate a more complete understanding of the implications and consequences of the NSCP on the Strait's fisheries and fish habitat and the fishing industry;
- 4) to develop and implement a mechanism for the receipt, consideration and settlement of all claims for compensation raised by the fishing industry in reference to the NSCP;
- 5) to advise the SPAC on fishery-related issues and concerns relevant to the agreement between the Government of Canada and the private proponent selected for the realization of the NSCP;
- 6) to advise the SPAC on matters of fisheries and fish habitat and fishing industry concerns associated with accidental toxic and other hazardous chemical discharges in the Strait waters.
- 7) to facilitate and execute the exchange of information on fishery matters of mutual concern to fishermen, the fishing industry, fisheries managers and scientists, and the proponents of the NSCP with the objective of fostering close relations between all parties so that each can conduct its operations with minimum interference and maximum benefit to the other;

- 8) to liaise with working groups and other committees in matters pertaining to the environmental and socioeconomic effects of the NSCP on the fishery;
- 9) to review and comment upon an environmental effects monitoring plan of the environmental management plan for assessing the impact of bridge construction/operation on the Northumberland Strait fisheries.

Terms of Reference for the FLC shall be reviewed by the SPAC and approved by PWC. In consultation with the FLC, SPAC shall periodically review the terms of reference of the FLC and shall recommend any changes to PWC who shall approve any changes.

TERMS OF REFERENCE
COMPENSATION SUB-COMMITTEE
OF THE
FISHERIES LIAISON COMMITTEE

February 23, 1993

MANDATE:

The mandate of the Compensation Sub-Committee (CSC) is to direct the preparation of a Compensation Plan to address construction-related impacts of the Northumberland Strait Crossing Project, for the review and approval of the Fisheries Liaison Committee (FLC).

REPORTING STRUCTURE:

The CSC will report to and take direction from the FLC. Specifically, the CSC shall keep the FLC informed of its activities and will consult with and seek direction from the FLC on matters relating to the development of the Plan. The CSC shall present to the FLC a draft Plan for review and approval.

REPRESENTATION:

The CSC shall be composed of the members of the following organizations/groups:

- 1 fisherman from P.E.I.
- 1 fisherman from N.B.
- 1 processor *
- 1 Provincial gov't representative *
- 1 DFO representative

Representatives to the CSC shall be chosen by the FLC. Representatives to the CSC shall be reviewed annually, or at the call of the FLC Chairman. *Representation from the processors and the Provincial government shall rotate annually between New Brunswick and P.E.I.

The following members shall sit on the CSC as ex-officio members :

- Chairman, FLC
- the Proponent

The Chairman of the FLC shall provide a secretariat to the CSC.

CHAIRPERSON:

The Chairperson of the CSC shall be selected by consensus from among the members of the CSC. Chairship will be reviewed annually, or at the request of the Chairman of the FLC.

DECISION-MAKING:

The CSC shall seek consensus among its members in undertaking its mandated tasks. If necessary, disputed issues shall be deferred to the FLC for clarification and direction.

MEETINGS:

The CSC shall meet as necessary at the call of the Chair.

FINANCIAL ARRANGEMENTS:

Financial arrangements and support services provided to the FLC and its members shall extend and apply to the CSC and its members.

EXPERTS NAMED TO REVIEW EFFECT OF BRIDGE ON ICE
AS PART OF NORTHUMBERLAND STRAIT FIXED LINK PROJECT

OTTAWA— Four independent experts have been chosen by Environment Canada to review the effect of a bridge on ice in the Northumberland Strait as part of the proposed fixed link between New Brunswick and Prince Edward Island, the Honourable Elmer MacKay, Minister of Public Works Canada, announced today.

The nominations meet the commitment made by Mr. MacKay on November 21, 1990, when he released the federal government's response to the recommendations of the Environmental Assessment Panel (E.A.P.) which studied the project. The panel's report was made public on August 15, 1990.

The specialists, chosen for their expertise in ice conditions, are Dr. Kenneth Croasdale of Calgary, Alberta, Dr. Robert Frederking of Ottawa, Ontario, Dr. Thorkid Carstens of Trondheim, Norway, and Capt. Gene Barry of Dartmouth, Nova Scotia. None has been previously involved in the study or review of the fixed link project.

Dr. Croasdale has been involved in ice mechanics and arctic engineering for over 20 years, and is respected for his original contributions to this science. He has played a major role in the area of ice mechanics with oil companies and as an independent consultant. He is a member of a variety of national committees directing research in arctic engineering and ice mechanics, and is presently employed by Esso Resources Canada Ltd.

Dr. Frederking has been involved in ice mechanics and Arctic engineering since the mid 1970s with the National Research Council of Canada, where he presently holds the position of senior research officer in charge of Cold Region Engineering. He has acquired an international reputation through his numerous publications on ice engineering and mechanics, and through his membership in organizations dealing with ice behaviour. He has extensive practical experience with ice conditions in Canadian waters.

Dr. Carstens has over 30 years of experience in the field of ice engineering. Presently the Head of Research at the Norwegian Hydrotechnical Laboratory, he also teaches at the Norwegian Institute of Technology in Trondheim. He has produced numerous publications on ice engineering and is an active member of various international committees dealing with environmental issues related to ice regimes.

Capt. Barry has been a ship's officer for over 20 years. As the captain of the Canadian Coast Guard icebreaker John A. MacDonald, Capt. Barry has acquired first-hand experience with ice-covered seas, including Northumberland Strait. As a member of this committee, he will contribute his professional experience and his practical knowledge of ice conditions.

The ice experts' mandate calls for a complete and thorough review of the framework used for the current computer model of a bridge's impact on spring ice-out. The experts will also advise Public Works on whether the specific bridge proposals by three development consortia will meet the E.A.P. report criterion of a two-day delay in ice-out over a period of 100 years.

The experts will focus on the scientific and technical aspects of ice conditions, and produce a report to be issued publicly which will show how the ice model behaves against a variety of bridge features. This report is expected in approximately three months, at which time the ice experts will hold public information sessions on Prince Edward Island.

Public Works Canada will next ask the three bridge developers to re-submit their proposals which will be measured against the environmental and financial criteria. The developers are Strait Crossing Inc. of Calgary, the Borden Bridge Company Ltd. of Fredericton, and P.E.I. Bridge Ltd. of Toronto.

Mr. MacKay reiterated his statement of last November that construction would proceed only if environmental concerns are met, and the project can be shown to be financially viable.

For information: Hubert Jacquin
Communications Advisor
Northumberland Strait
Crossing Project
Halifax, N.S.
(902) 426-5353

Louis Landry
Press Attaché
to the Minister of
Public Works Canada
Ottawa, Ontario
(613) 998-1180

APPENDICE «C-110/2»

(TRADUCTION)

Région du Golfe

C.P. 5030

Moncton (Nouveau-Brunswick)

E1C 9B6

Le 31 janvier 1990

Monsieur David H. Barnes

Président

Commission d'évaluation environnementale

Ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland

Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales

Édifice Fontaine, 13^e étage

Hull (Québec)

K1A 0H3

Objet : Étude du document portant sur l'évaluation du projet de
pont et de la documentation de référence

Monsieur,

Le ministère des Pêches et Océans (MPO) a étudié la documentation présentée par Travaux publics Canada (TPC) en décembre, pour faire suite à la lettre que vous avez adressée à M. Feltham le 16 août 1989. Nous concluons que le ministère des Travaux publics a répondu à toutes les questions posées sous la forme prescrite, soit un supplément au document sur l'évaluation du projet de pont, avec les renvois nécessaires à des documents de référence.

Nos observations détaillées se trouvent à l'annexe I.

Le MPO se préoccupe surtout des incertitudes qui persistent lorsqu'on essaie d'établir des liens entre la modification des zones de pêche et la modification du milieu naturel, dans le contexte de la construction et de l'exploitation d'un pont.

Pour étudier cette question et aussi pour déterminer les répercussions du projet sur la faune et la flore marines ainsi que sur leurs habitats (questions A-1 à A-8), Travaux publics a examiné de nombreuses relations entre les paramètres environnementaux et les récoltes dans les zones de pêche. Certaines corrélations se sont révélées significatives sur le plan statistique. Le MPO est d'avis que ces analyses sont d'un intérêt considérable sur le plan scientifique, mais nous estimons que les prévisions doivent être envisagées avec circonspection. Les relations établies se fondent sur des analyses exploratoires. Les causes sous-jacentes, s'il en est, restent à établir. On ne saurait exclure la possibilité que les corrélations aient été établies à tort.

Au sujet de la climatologie glaciaire (question D), Travaux publics et le MPO sont d'accord : «Étant donné les renseignements dont nous disposons à l'heure actuelle, il est tout à fait vraisemblable que l'impact de la construction d'un pont entre dans les limites de la variabilité naturelle et qu'il se révèle difficile, voire impossible à mesurer» (page D-14).

Travaux publics laisse entendre que les effets non mesurables sont acceptables (page A-19). Toutefois, comme c'est très souvent le cas, les tendances à long terme de l'oeuvre de l'homme tarderont à se manifester dans un milieu naturel où la variabilité est marquée.

L'absence d'une compréhension exhaustive de l'évolution des tendances avec le temps quant aux aspects physiques et biologiques du milieu complique non seulement les prévisions, mais aussi l'attribution de causes aux effets observés grâce aux programmes de contrôle. De ce fait, étant donné les renseignements dont nous disposons à l'heure actuelle, même les programmes de contrôle les mieux conçus et les plus rigoureusement appliqués ne permettront peut-être pas de régler les demandes de dédommagement produites, dans les zones de pêche comme ailleurs. À ce sujet, le MPO demande à la Commission de déterminer si le plan de gestion de l'environnement, y compris les volets proposés pour la conformité et le contrôle des effets, est convenable.

Sur le plan du dédommagement toujours, le ministère des Pêches et Océans se préoccupe particulièrement de la dépendance extrême, en cas de litige, à l'égard du comité de liaison avec les pêcheries. Le «but» du plan de dédommagement (page N-12) ne ressort pas clairement. Il faut apporter des précisions sur ce point. Il y a également lieu de tirer au clair le fonctionnement du comité sous plusieurs aspects :

- Il est dit qu'un représentant sera nommé pour étudier les cas litigieux de jour en jour, mais le financement de cette activité est passée sous silence. Qui en assumera les frais?
- Disposera-t-on de fonds pour réunir et étudier les renseignements techniques relatifs à chacune des demandes de dédommagement ou cette tâche sera-t-elle confiée aux membres du comité?
- En quoi doit consister au juste l'entente entre le comité et la personne qui demande le dédommagement (page N-13)?

- Qu'advient-il si le montant revendiqué est supérieur, pour quelque raison que ce soit, à la somme de dix millions de dollars établie au préalable?
- La réponse (page N-14) donnée au point «e» de la question (page N-12) (qui porte sur la perte à long terme de moyens de subsistance) n'est pas adéquate.
- Le dédommagement à prévoir pour le cas des prises perdues n'est pas énoncé clairement. Y aura-t-il dédommagement en pareil cas?
- La réponse (page N-14) au point «f» de la question (page N-12) laisse croire à un engagement de la part de Travaux publics, mais la formulation du passage est vague.

Le MPO voudra obtenir des précisions sur ces points en rapport avec les zones de pêche. La Commission voudra peut-être déterminer s'il convient de présenter ces renseignements à l'étape suivante du projet.

Le ministère des Pêches et Océans fait remarquer que nombre des prévisions présentées dans l'étude se fondent sur des modèles où interviennent des suppositions et qu'il faut parfois établir des liens entre ces modèles. Cette façon d'établir des liens fait augmenter la part d'incertitude avec chaque étape. C'est particulièrement vrai dans le cas de l'étude sur l'interaction des glaces, du climat et des zones de pêche (Washburn, Gillis et coll., 1989). Par conséquent, le MPO estime que les prévisions fondées sur les modèles relèvent du domaine des possibilités et

ne permettent pas d'établir avec un quelconque degré de certitude les conséquences réelles du projet. Un passage du document exprime bien notre point de vue : «Souvent, la science ne suffit pas à évaluer ou à gérer des systèmes complexes. Il en est de même des évaluations environnementales et des estimations des stocks de poissons.» Le MPO se demande si les prévisions de la science peuvent être à ce point fiables que les effets inacceptables seraient écartés. Si cela se révèle impossible, la Commission jugera peut-être nécessaire de s'en remettre au «poids de la preuve» afin de déterminer si le risque est trop grand.

Enfin, le MPO souligne que la construction d'un tunnel, option prévue dans le champ d'étude de la Commission, permettrait d'éliminer nombre des questions environnementales qui ont été soulevées, y compris par la Commission elle-même. Néanmoins, il resterait à approfondir certaines questions majeures, y compris celles qui se trouvent au point H-3 du supplément.

J'espère que les présentes aideront la Commission à déterminer si les renseignements sont suffisants dans l'éventualité d'audiences publiques. Au moment où la Commission jugera que les renseignements complémentaires sont suffisants et qu'elle annoncera les dates des audiences publiques, le MPO sera prêt à y participer et à y envoyer, au besoin, les spécialistes voulus.

Sincères salutations.

Le directeur général régional,

E.R. (Ted) Gaudet

ANNEXE 1**Projet d'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland****Observations du ministère des Pêches et Océans
à propos du supplément à l'évaluation du projet de pont**

Pour faire suite aux idées formulées dans cette documentation, le ministère des Pêches et Océans a adressé une lettre au président de la Commission d'évaluation environnementale. Outre les observations générales présentées dans cette lettre, nous avons commenté les réponses données et les documents de référence cités, ce qui pourrait être utile à l'évaluation. Les observations sont résumées plus bas. La feuille de questions et de réponses et la numérotation correspondent à celle du supplément au document d'évaluation.

Observations générales : Le MPO est d'avis que les renseignements complémentaires fournis dans les résumés du supplément auraient pu être plus complets et plus faciles à lire. Ainsi, le lecteur n'aurait pas été obligé de s'en remettre constamment aux documents de référence et de remonter la piste documentaire qui y était tracée. Souvent, les références sont invoquées, mais non pas énoncées clairement. Dans certains cas, les résumés sont si vagues que le point de vue présenté par Travaux publics en souffre. Dans d'autres cas encore, il est permis de douter des informations présentées, d'autres interprétations étant possibles.

A-1 • L'emploi du terme «association» porte à confusion, bien qu'on puisse présumer qu'il est question de corrélations. De même, l'expression «most significant» est mal choisie.

- La réponse à cette question doit se fonder en très grande partie sur l'analyse de l'écosystème entreprise dans le contexte de l'étude sur l'interaction des glaces, du climat et des zones de pêche (Washburn, Gillis et coll., 1989a). Cette étude a permis d'établir une corrélation statistiquement significative entre plusieurs paramètres environnementaux et les récoltes enregistrées dans les zones de pêche. Les corrélations ainsi établies ont servi à prédire comment la récolte serait modifiée à la suite de la construction d'un pont.

- Le MPO est d'avis que cette analyse est d'un intérêt considérable sur le plan scientifique, car elle fait avancer les connaissances sur les mécanismes inhérents à la production dans les zones de pêche du détroit de Northumberland. Toutefois, pour les raisons suivantes, les prévisions découlant de ces analyses doivent être envisagées avec circonspection :

- 1) Les corrélations établies sont purement empiriques, et les causes sous-jacentes, s'il en est, relèvent de la spéculation.

- 2) Les corrélations établies se fondent sur une analyse exploratoire. Il faut s'interroger sur l'interprétation des tests de signification statistique : il est possible de réaliser de nombreux tests, mais certains d'entre eux seulement, ceux dont les résultats peuvent être jugés significatifs, peuvent faire l'objet d'un rapport. Si la confirmation de certaines corrélations (mais non pas toutes) établies dans la première étude (Sutcliffe, 1973; Drinkwater et Myers, 1987) peut atténuer les réserves à ce sujet, on ne saurait exclure pour autant la possibilité que les corrélations aient été établies à tort.

- 3) Les modèles d'écosystème où la modification d'une variable sert à déterminer les effets sur d'autres variables demeurent utiles si et seulement si le système et ses mécanismes de base demeurent les mêmes. Quand la nature du système change, le modèle n'est plus valable. Les analyses de corrélation et de boucle donnent à penser que le système demeurerait fondamentalement le même à la suite de la construction d'un pont, de sorte que les corrélations établies seraient les mêmes après la construction. Cette supposition n'a été ni éprouvée, ni confirmée.

- Le résumé de l'étude sur l'interaction des glaces, du climat et des zones de pêche (Washburn, Gillis et coll., 1989a) renferme sept prévisions pour ce qui est des conséquences de la construction d'un pont sur les glaces, la température de l'eau et les récoltes de poissons. Ces prévisions ne s'accompagnent pas de cotes de fiabilité. Le MPO fait remarquer que ces prévisions posent en postulat que d'autres prévisions fondées sur des modèles du milieu physique et des glaces sont aussi vraies. L'incertitude s'accroît avec chaque maillon dans une telle chaîne de prévisions.
- A-2 • Une reformulation de cette réponse permettrait à Travaux publics de mieux présenter son point de vue. Point à développer : le lien entre la faible productivité dans les tourbillons stratifiés du nord-ouest du Golfe du Saint-Laurent et le mélange vertical (déstratification) associé aux tourbillons autour des piles de pont.

- A-3 • Le ministère des Travaux publics n'a pas parlé du calendrier des travaux ni de la possibilité de suspendre la construction durant les périodes migratoires critiques. Présumément, c'est que les conséquences prévues sont nulles. Il faudrait le dire clairement. Il y a lieu de faire remarquer aussi, toutefois, qu'il existait peu de renseignements sur le mouvement migratoire des poissons dans le détroit de Northumberland et qu'il a fallu s'en remettre à une documentation établie ailleurs.
- Cette réponse s'inspire énormément du supplément au document d'évaluation du projet de pont, qui porte sur les conséquences pour la faune marine, les populations de plantes et leurs habitats (Washburn, Gillis et coll., 1989b). Ce rapport renferme un certain nombre d'erreurs factuelles. Au printemps, le hareng ne vient pas frayer dans presque toutes les petites baies de la région du détroit de Northumberland. Dans la zone immédiate où l'ouvrage de franchissement est prévu, le hareng en frai s'en tient généralement aux eaux situées du côté du Nouveau-Brunswick, à l'ouest de Cap-Tourmentin. Il existe aussi d'importantes zones de frai au sud-est de l'île-du-Prince-Édouard, dans la région de Pictou-Antigonish, en Nouvelle-Écosse, et à l'ouest de l'île-du-Prince-Édouard (Messieh, 1987). Selon le rapport, le hareng du détroit de Northumberland migre vers Terre-Neuve en novembre. Or, les harengs arrivés à maturité partent du golfe en hiver, mais pas forcément

à destination de Terre-Neuve. Les populations juvéniles ne quittent probablement pas le golfe durant l'hiver (Cairns 1989, données inédites du MPO).

- La partie portant sur la migration et la biologie du poisson démersal a parfois pour tort d'induire en erreur ou de s'appliquer de façon limitée au détroit de Northumberland. À preuve, une déclaration — [Traduction] «la plie rouge, la plie grise, le flétan, la goberge, la plie canadienne, la merluche et la baudroie ont des mouvements limités en rapport avec la température de l'eau entre la côte et la haute mer au cours de l'été et de l'hiver» — qui se fonde sur des études réalisées ailleurs et qui ne décrit pas la situation du détroit de Northumberland. La merluche, poisson démersal le plus important du centre du détroit, se déplace d'ouest en est au cours de l'été. Selon des études inédites de D. Clay (MPO Moncton), au cours de l'automne, plusieurs espèces de poissons démersal, dont la plie rouge, suivent un mouvement général ayant pour point de départ l'est du détroit de Northumberland et pour point d'arrivée les eaux plus profondes du nord-ouest de l'île du Cap Breton. On ne sait pas dans quelle mesure le poisson démersal transite par le passage d'Abegweit pour se joindre à ce mouvement.

- Le passage d'Abegweit semble faire partie de la route migratoire de la plupart des grandes espèces commerciales (le hareng et la merluche). La plie rouge s'y rend probablement aussi. Si un pont venait faire obstacle à ces mouvements migratoires, les conséquences pour les populations de poissons du détroit de Northumberland pourraient être graves. Le promoteur du projet a écarté comme suit la possibilité que le pont modifie les mouvements migratoires :

«Comme le pont ne bloquera pas complètement le passage d'Abegweit, cela ne devrait aucunement nuire à la migration de ces espèces» (Washburn, Gillis et coll., 1989b : A3-18). Le comportement des poissons est complexe : on ne saurait tenir pour acquis qu'un obstacle partiel ne nuira pas aux migrations.

- A-4 • Le MPO fait une mise en garde concernant les récoltes enregistrées : cela ne représente pas forcément avec exactitude les espèces ayant une valeur commerciale. Il est mentionné, par exemple, qu'il se prend du saumon à l'occasion, mais il n'est aucunement question de la fermeture des pêcheries commerciales de saumon.
- Quant au hareng, les auteurs du supplément se penchent seulement sur les pertes possibles directement en dessous des piles de pont. Le MPO est d'avis qu'il faudrait s'inquiéter davantage de l'envasement possible

dans les zones de frai du hareng à l'ouest du pont. Suivant les modèles de marées présentés dans le supplément, le pont aurait peu d'effet sur les marées et les courants résiduels dans la zone. Toutefois, le MPO souligne que la marge d'erreur associée à ces estimations est considérable ($\pm 20\%$; Travaux publics Canada, 1989 : C-3). Si la sédimentation se modifie au point d'enterrer le substrat nécessaire à l'attachement des macroalgues, les zones de frai du hareng s'en trouveraient diminuées. La vitesse des courants est un facteur déterminant dans la suspension des sédiments : il est plausible que toute modification de la vitesse, si petite soit-elle, modifie la sédimentation.

- Le MPO estime peu probable que le hareng utilise l'enrochement des piles de pont comme zone de frai. À son avis, l'habitat des harengs est plus susceptible d'en perdre que d'en gagner avec la construction d'un pont. Si l'habitat est en partie détruit, il reste à savoir si le poisson trouverait un autre habitat ou si les populations chuteraient en l'absence de zones de frai.
- Voir les observations formulées en A-1 à propos des modèles d'écosystème.

A-6 • La dernière phrase du texte anglais n'a pas été transcrite adéquatement. Le passage suivant manquait : «... conduct this survey should be accompanied by a further commitment to...». Néanmoins, Travaux publics Canada s'est engagé à enquêter dès que possible sur les zones de frai de la merluche et du hareng (0-1). Le MPO trouve ce fait louable, mais souligne que Travaux publics n'a rien dit de la conception de ses enquêtes et du moment où elles seraient effectuées. Comme la dernière enquête parrainée par Travaux publics à propos des zones de frai du hareng (Hurley, 1989) a été entamée plusieurs semaines après le début de la saison de frai, le MPO recommande que Travaux publics lui remette des plans détaillés à ce sujet au plus tard en mars 1990. Après examen et consultation, l'enquête commencerait au plus tard le 1^{er} mai 1990.

A-7 • Selon la réponse donnée à la question A-4, l'ouvrage ne devrait pas provoquer de pertes pour les pêcheries en modifiant l'habitat ou en altérant une catégorie donnée pour l'année (Travaux publics Canada, 1989 : A-28). Le MPO est d'avis que les données dont on dispose ne permettent de trancher avec autant de certitude. La réponse fait également voir que les pêcheurs seraient peut-être contraints de se déplacer sur de plus longues distances. Il reste à savoir s'il y aurait une forme de dédommagement pour les coûts que cela entraîne.

- Le fait qu'il n'y ait pas de plan de gestion de l'environnement (ni de programme de contrôle) est une source de frustration pour le MPO. En l'absence de plan à cette étape du projet, rien ne garantit qu'un plan approprié finira par voir le jour.

- D
- En guise de réponse générale à la question D, le MPO présente les observations suivantes :
 - Dans la zone maritime où la glace est présente, la surface sous la glace et les eaux adjacentes aux bords pourraient être des facteurs très importants dans la productivité primaire et secondaire (Cross, 1982; Smith et Nelson, 1985). Dans la baie St-Georges, qui est située dans la partie est du détroit de Northumberland, Hargrave et ses collaborateurs (1985) ont constaté que le taux de chlorophylle atteint un point culminant en janvier et en février, parmi les fragments de glace. Comme il n'y a eu aucune étude portant sur le cycle annuel du phytoplancton dans la partie ouest du détroit de Northumberland, la place de la productivité primaire hivernale dans le bilan annuel de fixation du gaz carbonique reste à établir pour la zone où l'ouvrage est proposé. Si la productivité primaire hivernale se révélait être un facteur important, la distribution de la couverture glaciaire, son épaisseur et son pourcentage pourraient avoir des effets importants sur la production primaire annuelle. Ces facteurs, à leur tour, pourraient se répercuter sur la production secondaire et sur les récoltes de poissons.

D-3 • Voir la lettre d'accompagnement.

F-1 • Le MPO n'est pas d'accord avec l'idée générale selon laquelle la participation de cinq organismes a permis de garantir que l'évaluation serait exhaustive et traiterait adéquatement de certains points. Il est question d'un plan de gestion d'environnement qui n'existe toujours pas.

H • Les réponses paraissent adéquates, mais le MPO pourrait exiger d'autres renseignements pour s'assurer que les mouvements se maintiennent dans les courants. D'autres précisions encore s'imposeraient si jamais l'idée d'un tunnel était retenue.

I-1

et I-2 • Deux réponses se contredisent : à la page I-2, il est dit que le nombre de trappes à homard touchées correspond à 200. À la page I-4, le nombre de trappes est situé entre 250 et 1000. Aucune précision n'est fournie sur le dédommagement des pêcheurs. Ce serait donc la responsabilité du comité de liaison.

- Il est possible que les pêcheurs ne jugent pas acceptable d'être obligés de déplacer leur équipement (I-2, page I-4), comme il est dit.

M-1

- (a) • Voir nos observations en H. Il est possible que l'on ne tienne pas suffisamment compte des effets sur la nappe d'eau souterraine.

M-1

- (b) • La réponse semble donner à croire qu'étant donné la portée des changements liés au réchauffement de la planète, les changements liés à la construction d'un lien fixe seraient négligeables. Le MPO n'est pas de cet avis. On compare les effets, plutôt que de parler des effets combinés de l'existence du pont et du réchauffement de la planète.

- N-1 • Pour que le public s'y retrouve mieux, il faudrait peut-être essayer de mieux distinguer le pire scénario possible et le pire scénario plausible. Nous soupçonnons que le grand public se préoccupera plus du pire scénario possible.

- N-2 • Le MPO avait exprimé certaines réserves quant à l'attribution des cotes dans la première étude sur la portée des risques. On n'en a pas tenu compte.

- L'examen indique bien le tort qui pourrait être causé selon le pire scénario possible.

- N-3 • La réponse montre ce qui serait prévu dans les plans d'urgence, mais le MPO n'est pas si sûr qu'un tel plan puisse être mis en oeuvre, étant donné le processus en cause. Il faut habituellement disposer d'un plan conçu précisément en fonction du projet dans de tels cas.
- N-4 • Qui préparera le plan? Quand? Cela n'est pas dit.
- N-5 • La dépendance par rapport au comité de liaison avec les pêcheries est une source majeure de préoccupation pour le MPO. Pour des observations supplémentaires, voir la lettre du MPO.
- O-1 • Le MPO a rencontré l'expert-conseil et proposé la réalisation d'autres études de base en 1990, quel que soit l'état d'avancement de l'examen de la Commission.
- P • Un exposé intéressant. On dit que le tunnel ne semble pas être une option viable, de l'avis général. Compte tenu de la réaction de la majorité, permettez-nous de douter de la logique de ce propos. D'autres conclusions sont certainement plausibles.

- Insistance sur le deuxième des quatre principes directeurs, soit que «l'impact d'une installation sur l'environnement soit acceptable». Présument, les principes sont tous aussi importants les uns que les autres.

- Certaines préoccupations du MPO (et d'autres intéressés encore) sont résumées à la page P-13, où il est question des «projets des promoteurs», de «l'élaboration du plan de gestion de l'environnement» et «de l'atténuation et du contrôle des effets». D'ordinaire, il faut disposer de plans conçus précisément en fonction d'un projet pour régler de telles difficultés. Dans l'état actuel des choses, nous ne voyons pas comment il serait possible de régler ces difficultés persistantes.

RÉFÉRENCES

- Cairns, D.K. Gear types, seasonal distribution of effort, and bycatch of the smelt fishery in the southern Gulf of St. Lawrence. Can. Tech. Rep. Fish. Aquat. Sci. No. 1668.
- Cross, W.E. 1982. Under-ice biota at the Pond Inlet ice edge and in adjacent fast ice areas during spring. Arctic 35:13-27.
- Drinkwater, K.F., and R.A. Myers. 1987. Testing predictions of marine fish and shellfish landings from environmental variables. Can. J. Fish. Aquat. Sci. 44:1568-1573.
- Hargrave, B.T., G.C. Harding, K.F. Drinkwater, T.C. Lambert, and W.G. Harrison. 1985. Dynamics of the pelagic food web in St. Georges Bay, southern Gulf of St. Lawrence. Mar. Ecol. Prog. Ser. 20:221-240.
- Hurley Fisheries Consulting 1989. Marine habitat survey: Northumberland Strait Crossing Project. Report for Public Works Canada.
- Messieh, S.N. 1987. Some characteristics of Atlantic herring spawning in the southern Gulf of St. Lawrence. NAFO Sci. Council Studies 11:53-61.
- Smith, W.O., and D.M. Nelson. 1985. Phytoplankton bloom produced by a receding ice edge in the Ross Sea: spatial coherence with the density field. Science 227:163-166.
- Sutcliffe, W.H. 1973. Correlations between seasonal river discharge and local landings of American lobster (*Homarus americanus*) and Atlantic halibut (*Hippoglossus*) in the Gulf of St. Lawrence. J. Fish. Res. Board Can. 34:19-30.
- Washburn and Gillis Associates, F.G. Bercha and Associates, and P. Lane and Associates. 1989a. Ice/Climate/Fishery interaction study. Draft report for Public Works Canada.
- Washburn and Gillis Associates, Triton Consulting, F.G. Bercha and Associates, Hurley Fisheries Consulting 1989(b) Impacts on Marine Animals, Plant Populations and their Habitats. Report for Public Works Canada.

APPENDICE «C-110/3»

MANDAT

DU

COMITÉ DE LIAISON AVEC LES PÊCHEURS

POUR LE

PROJET DE RACCORDEMENT DANS LE DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND

HISTORIQUE

Le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland (PRDN), qui a été placé sous la responsabilité de Travaux publics Canada (TPC), est un projet du gouvernement fédéral en vertu duquel un promoteur du secteur privé assurerait la conception, le financement, la construction et l'exploitation (pendant 35 ans) d'un pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.

L'industrie de la pêche et les questions qui concernent l'environnement marin occuperont une place très importante au cours des étapes de planification, de construction et d'exploitation du pont. Pour ce projet, TPC a recommandé et approuvé la création d'un Comité de liaison avec les pêcheurs (CLP) regroupant des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que de l'industrie.

OBJET

Le CLP a pour mandat de conseiller le Comité consultatif principal du projet (CCPP), présidé par TPC, sur tous les sujets qui se rapportent à la pêche et à l'habitat des poissons et qui concernent les effets physiques, écologiques à moyen et à court terme ainsi que les effets socio-économiques qui y sont directement et indirectement reliés. Le CLP doit aussi recommander des façons et des moyens d'atténuer ces effets pour réduire les conséquences environnementales et socio-économiques que le projet pourrait avoir sur l'industrie de la pêche. Le CLP a pour mandat précis de gérer un fonds d'indemnisation des pêcheurs de 10 millions de dollars qui sera créé par le promoteur du secteur privé pour remédier aux répercussions reliées à la construction. Il faudra accorder la priorité à l'élaboration d'un mécanisme d'évaluation pour planifier l'indemnisation. Le CLP jouera un rôle important pour ce qui est d'amorcer l'échange et la diffusion d'information ainsi que de les faciliter et, en même temps, promouvoir d'étroites relations entre l'industrie de la pêche, le promoteur et les gouvernements afin de réduire les conflits et d'optimiser les retombées.

RAPPORTS

Le CLP relèvera du Comité consultatif principal du PRDN. Le CCPP pourrait demander au CLP de donner des conseils sur des questions concernant la pêche et l'habitat des poissons dans la mesure où elles ont rapport aux étapes préparatoires, de construction et d'exploitation du projet. Le CLP peut aussi fournir ses conseils spontanément. Le CLP continuera d'exister lorsque la construction du pont sera terminée et ses membres pourront être convoqués par le président.

SOUS-COMITÉS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, le CLP pourra créer des sous-comités et au moins un membre du CLP en fera partie. Les sous-comités feront rapport au CLP, par l'intermédiaire du président du CLP.

Le mandat s'appliquant à chacun des sous-comités devra être approuvé par le CLP avant que les sous-comités en question commencent leurs travaux. Les sous-comités établiront leur quorum et leurs procédures de la prise de décision, les intégreront à leurs mandats respectifs qu'ils feront approuver par le CLP. Le promoteur du projet sera membre d'office, sans droit de vote, de tous les sous-comités.

COMPOSITION

Le CLP comprendra au moins un représentant de :

- 1) Botsford Professional Fishermen's Association;
- 2) Section locale n° 2, Southeast N.B. Maritime Fishermen's Union;
- 3) Fishermen at Murray Corner (N.-B.);
- 4) Little Cape Fishermen's Association de Cap Pelé (N.-B.);
- 5) Secteur de la pêche commerciale du Nouveau-Brunswick - en général;
- 6) Secteur de la pêche commerciale de l'Île-du-Prince-Édouard - en général;
- 7) New Brunswick Fish Packers' Association;
- 8) Prince Edward Island Fishermen's Association;
- 9) Prince County Fishermen's Association (Î.-P.-É.);
- 10) Section locale n° 5, Maritime Fishermen's Union, West Prince, (Î.-P.-É.);
- 11) Central Northumberland Strait Fishermen's Association (Î.-P.-É.);
- 12) Unaffiliated fishermen de Borden (Î.-P.-É.);
- 13) P.E.I. Shellfish Association;
- 14) Seafood Processors' Association (Î.-P.-É.);
- 15) Section locale n° 4, Maritime Fishermen's Union, Northumberland (N.-É.);
- 16) Northumberland Fishermen's Association of Nova Scotia;
- 17) Seafood Producers' Association of Nova Scotia;

- 18) Eastern Fishermen's Federation;
- 19) Maritime Fishermen's Union;
- 20) Ministère de la Pêche et de l'Aquaculture de l'Î.-P.-É.;
- 21) Ministère des Pêches et de l'Aquaculture du Nouveau-Brunswick;
- 22) Ministère des Pêches de la Nouvelle-Écosse;
- 23) Ministère fédéral des Pêches et des Océans (présidence);
- 24) Travaux publics Canada

Membres d'office sans droit de vote :

- 25) Environnement Canada;
- 26) Promoteur;
- 27) Transports Canada (Garde côtière);

Le comité pourra ajouter des représentants d'autres groupes sur l'approbation des deux tiers de ses membres.

PRÉSIDENCE DU COMITÉ

La présidence du CLP sera assurée par le représentant du ministère des Pêches et des Océans, directeur pour le PRDN. Le président du CLP sera membre du CCPP et représentera le CLP aux réunions du CCPP. Les déclarations faites par le président au nom du CLP ainsi que les positions prises par lui seront représentatives du vote des deux tiers (2/3) des membres du CLP présents et ne constituent pas une politique officielle de POC ou de tout organisme individuel membre du CLP. Le président du CLP sera membre sans droit de vote de tous les autres sous-comités.

RÉUNIONS

Les membres du comité se rencontreront périodiquement, sur convocation du président. À la demande de trois groupes représentés ou plus, on pourra convoquer des réunions spéciales pour discuter de sujets précises. Les membres du comité se réuniront au moins une fois par trimestre.

PARTICIPATION

Les représentants désignés des organismes membres ou leurs remplaçants si avis a été envoyé à l'avance au président, assisteront aux réunions du comité. Les représentants désignés ou leurs remplaçants, parleront au nom de l'organisme qu'ils représentent et auront le droit de prendre position et de prendre des décisions au nom de cet organisme. De temps en temps, d'autres personnes (consultants, experts techniques, scientifiques, etc.) seront invités, sur l'approbation préalable du président, à assister aux réunions du comité ou à aider les membres du comité à titre de personnes-ressources, selon les besoins. Les personnes autres que les représentants des organismes membres qui sont invitées à assister aux réunions du CLP n'y assisteront qu'à des fins de consultation/information et n'auront pas le droit de participer aux délibérations du comité.

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Pour assurer la pleine participation de tous les groupes représentés, TPC remboursera les dépenses de voyage des membres du CLP qui ne représentent ni le gouvernement ni le promoteur conformément aux règlements sur les dépenses de voyage du gouvernement fédéral alors en vigueur. Pour leur part, les membres doivent donner leur temps sans rémunération. Les services de soutien en bonne et due forme (par ex. secrétariat, gestion des dossiers, etc.) seront fournis par le ministère des Pêches et Océans. Les dépenses qui sortent de l'ordinaire (par ex. honoraires des consultants, coûts de publication et de distribution des rapports, etc.) seront assumées par TPC.

QUORUM, PROCESSUS DE PRISE DE DÉCISION ET RÈGLEMENT DES CONFLITS

Pour toute assemblée, le quorum équivaudra à la simple majorité des membres représentés au CLP. Aucune réunion n'aura lieu lorsque les membres sont retardés pour des causes de force majeure (par ex. mauvaise température).

Selon les sujets, la contribution du comité pourrait être jugée d'ordre consultatif ou avoir force exécutoire.

Lorsque les délibérations du CLP sont de nature consultative (par ex. faire bénéficier le CCPP de son savoir-faire), on fera part du consensus des membres du comité y compris des opinions divergentes.

Pour les questions qui sont du ressort du CLP (c'est-à-dire la conception et la mise en oeuvre du mécanisme d'indemnisation), il faudra avoir une majorité des deux tiers, en fonction du nombre de membres présents. On ne pourra alors pas voter par procuration.

Les principes de fonctionnement et les responsabilités du CLP et de ses sous-comités comprennent les points suivants :

- 1) conseiller le ministre fédéral des TPC par l'intermédiaire du CCPP sur les questions qui concernent les ressources halieutiques, l'habitat des poissons et l'industrie de la pêche et sur celles qui découlent des étapes préparatoires, de construction et d'exploitation du PRDN;
- 2) fournir, comme le CLP le juge approprié, et à la demande du CCPP, des conseils concernant l'industrie de la pêche;
- 3) conseiller le CCPP sur les questions concernant les besoins en matière de recherche et de surveillance qui pourraient faciliter une meilleure compréhension des répercussions et des conséquences du PRDN sur l'industrie de la pêche et l'habitat des poissons dans le détroit;
- 4) élaborer et mettre en oeuvre un mécanisme de réception, d'étude et de règlement de toutes les demandes d'indemnisation envoyées par l'industrie de la pêche et ayant rapport au PRDN;
- 5) conseiller le CCPP sur les questions et les préoccupations de l'industrie de la pêche qui ont rapport avec l'entente conclue entre le gouvernement du Canada et le promoteur du secteur privé choisi pour exécuter le PRDN;
- 6) conseiller le CCPP sur les questions qui touchent l'habitat des poissons et l'industrie de la pêche dans la mesure où elles ont rapport avec les déversements accidentels de produits toxiques et d'autres produits chimiques dangereux dans les eaux du Détroit;
- 7) promouvoir l'échange d'information et échanger l'information sur des questions qui touchent la pêche et qui sont d'intérêt mutuel pour les pêcheurs, l'industrie de la pêche, les gestionnaires des pêcheries et les scientifiques ainsi que le promoteur du PRDN afin de promouvoir l'établissement de liens étroits entre toutes les parties en cause pour que chacune puisse continuer ses activités avec un minimum d'interférence et pour que les autres en retirent le plus d'avantages possibles;
- 8) servir d'agent de liaison entre les groupes de travail et les autres comités pour les questions qui touchent les répercussions environnementales et socio-économiques du PRDN sur la pêche;
- 9) étudier le Plan de surveillance des effets sur l'environnement du Plan de gestion de l'environnement afin de mesurer les répercussions des travaux de construction et d'exploitation du pont sur l'industrie de la pêche dans le détroit de Northumberland et faire des commentaires à ce sujet.

Le mandat du CLP sera étudié par le CCPP et approuvé par TPC. En consultation avec le CLP, le CCPP reverra périodiquement le mandat du CLP et recommandera les modifications à y apporter au ministère des Travaux publics qui les approuvera.

MANDAT

SOUS-COMITÉ DE L'INDEMNISATION DU COMITÉ DE LIAISON AVEC LES PÊCHEURS

Le 23 février 1993

MANDAT :

Le mandat du Sous-comité de l'indemnisation (SI) est de voir à la préparation d'un plan d'indemnisation qui vise à corriger les conséquences de la construction du projet de raccordement dans le détroit de Northumberland; ce plan sera étudié et approuvé par le Comité de liaison avec les pêcheurs (CLP).

RAPPORTS :

Le SI relèvera du CLP qui dirigera ses travaux. Le SI sera plus précisément chargé de tenir le CLP au courant de ses activités, de le consulter et d'obtenir de l'orientation sur les questions qui touchent l'élaboration du plan. Le SI soumettra un projet de plan au CLP qui l'étudiera et l'approuvera.

COMPOSITION :

Le SI se composera de membres des organismes/groupes suivants :

- un pêcheur de l'Î.-P.-É.
- un pêcheur du N.-B.
- un transformateur *
- un représentant du gouvernement provincial *
- un représentant de POC

Les personnes qui feront partie du SI seront choisies par le CLP. La composition sera révisée annuellement ou sur demande du président du CLP. * Les représentants des transformateurs et des gouvernements provinciaux proviendront du N.-B. et de l'Î.-P.-É. et on alternera chaque année.

Les personnes suivantes seront membres d'office du SI :

- Président - CLP
- Promoteur

Le président du CLP fournira des services de secrétariat au SI.

PRÉSIDENTENCE :

Le président du SI sera choisi par consensus parmi les membres du SI. Le choix du président sera révisé tous les ans, ou sur demande du président du CLP.

PRISE DE DÉCISION :

Le SI cherchera à faire l'unanimité parmi ses membres pour l'exécution du mandat qui lui est confié. Au besoin, on soumettra les questions litigieuses au CLP pour obtenir précisions et orientation.

RÉUNIONS :

Les membres du SI se réuniront au besoin, sur appel du président.

DISPOSITIONS FINANCIÈRES :

Les dispositions financières et les services de soutien fournis au CLP et à ses membres s'appliqueront au SI et ses membres.

Le 15 janvier 1991

NOMINATION D'EXPERTS CHARGÉS D'EXAMINER
L'INCIDENCE D'UN PONT SUR LES GLACES
DANS LE CADRE DU PROJET DE RACCORDEMENT
DANS LE DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND

OTTAWA—M. Elmer MacKay, ministre de Travaux publics Canada, a annoncé aujourd'hui qu'Environnement Canada avait retenu les services de quatre experts indépendants qui seront chargés, dans le cadre du projet de raccordement entre le Nouveau-Brunswick et l'île-du-Prince-Édouard, d'examiner l'incidence d'un pont sur les glaces.

Cette mesure fait suite à l'engagement pris par M. MacKay le 21 novembre 1990 lorsqu'il a communiqué la réponse du gouvernement fédéral aux recommandations de la Commission d'évaluation environnementale (CÉE) qui a étudié ce projet. Le rapport de la Commission a été rendu public le 15 août 1990.

Ces spécialistes, choisis par Environnement Canada en raison de leurs compétences dans le domaine des glaces, sont M. Kenneth Croasdale de Calgary (Alberta), M. Robert Frederking d'Ottawa (Ontario), M. Thorkid Carstens de Trondheim (Norvège) et le capitaine Gene Barry de Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Aucun de ces experts n'a déjà été mêlé à l'étude ou à l'examen du projet en question.

M. Croasdale s'occupe de mécanique des glaces et d'ingénierie en milieu arctique depuis plus de 20 ans. Il est très respecté pour ses contributions originales à cette science. M. Croasdale a joué un rôle important dans le domaine de la mécanique des glaces auprès de sociétés pétrolières et à titre d'expert-conseil indépendant.

Il est membre de divers comités nationaux qui dirigent des recherches dans le domaine de l'ingénierie en milieu arctique et de la mécanique des glaces. Il travaille actuellement chez Esso Ressources Canada Ltd.

M. Frederking s'occupe de mécanique des glaces et d'ingénierie en milieu arctique depuis le milieu des années 1970 au Conseil national de recherches du Canada, où il est présentement agent supérieur de recherches et responsable de l'ingénierie dans les régions froides. Il s'est acquis une réputation internationale, car il est l'auteur de nombreuses publications sur l'ingénierie et la mécanique des glaces et est membre d'organismes qui s'intéressent aux glaces. Il possède une vaste expérience pratique du régime des glaces dans les eaux canadiennes.

M. Carstens compte plus de 30 ans d'expérience dans le domaine de l'ingénierie des glaces. Il est actuellement directeur de la recherche au Laboratoire hydrotechnique de Norvège et enseigne à l'Institut de technologie de Norvège, à Trondheim. Il est l'auteur de nombreuses publications sur l'ingénierie des glaces et est un membre actif de divers comités internationaux qui s'intéressent aux questions environnementales concernant les régimes des glaces.

Le capitaine Barry est officier de navire depuis plus de 20 ans. À titre de capitaine du John A. MacDonald, brise-glace de la Garde côtière canadienne, le capitaine Barry a acquis une expérience directe des mers couvertes de glace, dont le détroit de Northumberland. Son expérience professionnelle ainsi que ses connaissances pratiques des régimes des glaces seront utiles à l'équipe d'experts.

Dans le cadre de son mandat, l'équipe d'experts sera chargée d'examiner à fond le cadre utilisé pour le modèle informatique actuel de l'incidence d'un pont sur le phénomène de la débâcle au printemps. Elle conseillera aussi Travaux Publics Canada sur les propositions relatives au pont présentées par trois promoteurs, à savoir si elles répondent au critère de la CÉE selon lequel le retard d'une débâcle ne peut être plus de deux jours tous les 100 ans.

Les experts concentreront leur travail sur les aspects scientifiques et techniques des régimes des glaces et publieront un rapport qui indiquera comment le modèle des glaces se comporte à l'égard de certains types de ponts. On s'attend à ce que ce rapport soit rendu public dans environ trois mois; pendant ce temps, les experts tiendront des séances d'information sur l'île-du-Prince-Édouard.

Travaux publics Canada demandera ensuite aux trois promoteurs de présenter de nouveau leurs propositions, qui seront jugées selon des critères environnementaux et financiers. Les promoteurs sont les sociétés Strait Crossing Inc. de Calgary, Borden Bridge Company Ltd. de Fredericton et P.E.I. Bridge Ltd. de Toronto.

M. Mackay a réitéré sa déclaration de novembre dernier voulant que les travaux de construction ne seront entrepris que si les inquiétudes sur le plan de l'environnement sont réglées et s'il peut être démontré que le projet est viable sur le plan financier.

Renseignements : Hubert Jacquin
Conseiller en communications
Projet de raccordement dans le
détroit de Northumberland
Halifax (N.-É.)
(902) 426-5353

Louis Landry
Attaché de presse
du Ministre des
Travaux publics
Ottawa (Ontario)
(613) 998-1180

From Ice Committee:

Gene Barry, Captain of C.C.G. Icebreaker John A. MacDonald,
The Northumberland Strait Crossing Project, Member of the Ice
Committee;

Torkild Carstens, Head of Research of the Norwegian Hydrotech-
nical Laboratory, Member of the Ice Committee;

Kenneth Croasdale, Engineering Consultant, Member of the Ice
Committee;

Bob Frederking, Head of Cold Regions Engineering at the Nation-
al Research Council, Member of the Ice Committee.

Du comité d'experts sur les glaces:

Gene Barry, Capitaine de C.C.G. Icebreaker John A. MacDonald,
Le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland,
Membre du comité d'experts sur les glaces;

Torkild Carstens, Head of Research of the Norwegian Hydrotech-
nical Laboratory, Membre du comité d'experts sur les glaces;

Kenneth Croasdale, Engineering Consultant, Membre du comité
d'experts sur les glaces;

Bob Frederking, Head of Cold Regions Engineering at the Nation-
al Research Council, Membre du comité d'experts sur les gla-
ces.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Maritime Fishermen's Union – New Brunswick:

Guy Cormier, President;
Kirk Munro, Chairman, Clean Ocean Committee.

From P.E.I. Fishermen's Association:

Ansel Ferguson;
Buck Watts;
Rory McLellan.

From Friends of the Island:

Dr. Irene Novaczek, Marine Biologist;
Daniel Schulman, Member of the Board;
Betty Howatt, Former & Past President.

From Fisheries & Oceans:

Alphonse Cormier, Regional Director General;
Cheryl Fraser, Director General.

From Acadia University:

Michael J. Dadswell.

From Dalhousie University:

Dr. Owen Hertzman, Assistant Professor, Atmospheric Science
Program, Department of Oceanography.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De Maritime Fishermen's Union – Nouveau-Brunswick:

Guy Cormier, président;
Kirk Munro, président, Clean Ocean Committee.

De l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard:

Ansel Ferguson;
Buck Watts;
Rory McLellan.

De Friends of the Island:

D^r Irene Novaczek, biologiste de la marine;
Daniel Schulman, membre;
Betty Howatt, ancienne présidente.

De Pêches et Océans:

Alphonse Cormier, directeur général régional;
Cheryl Fraser, directrice générale.

De l'Université Acadia:

Michael J. Dadswell.

De l'Université Dalhousie:

D^r Owen Hertzman, professeur assistant, Atmospheric Science
Program, Department of Oceanography.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Wednesday, March 17, 1993

Chairman: Gilbert Parent

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mercredi 17 mars 1993

Président: Gilbert Parent

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le***BILL C-110****PROJET DE LOI C-110****An Act respecting the Northumberland Strait Crossing****Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland**

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

INCLUDING:

Y COMPRIS:

Report to the House

Le rapport à la Chambre

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-110

Chairman: Gilbert Parent

Members

John Brewin
Bill Casey
Robert Corbett
Joe McGuire
George Rideout
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Bill Farrell

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Wednesday, March 17, 1993:

John Brewin replaced Iain Angus;
George Rideout replaced Rex Crawford.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-110

Président: Gilbert Parent

Membres

John Brewin
Bill Casey
Robert Corbett
Joe McGuire
George Rideout
Barbara Sparrow
Greg Thompson
Dave Worthy—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Bill Farrell

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mercredi 17 mars 1993:

John Brewin remplace Iain Angus;
George Rideout remplace Rex Crawford.

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, March 18 1993

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Monday, February 22, 1993, your Committee has considered Bill C-110 and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out lines 9 to 11, on page 1.

Clause 4

Add immediately after line 8, on page 2, the following:

“(b) provisions respecting the payment of the annual subsidy referred to in section 7;”

Clause 7

Strike out line 6, on page 3, and substitute the following therefor:

“al subsidy in respect of the crossing, and the operation thereof in”

Strike out lines 20 to 25, on page 3, and substitute the following therefor:

“other than April in a fiscal year, there shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund, for the purpose referred to in that subsection, in each of the thirty-six fiscal years beginning with the fiscal year determined for that purpose in accordance with the agreement, on the dates set out in the agreement, an amount not exceeding”

Clause 8

Strike out lines 36 to 40, on page 3, and substitute the following therefor:

“liament, where the person to whom the annual subsidy is payable under an agreement, or any assignee of that person under the agreement or any other agreement entered into pursuant to the agreement, is indebted to Her Majesty in”

In the English version only, strike out line 45, on page 3, and substitute the following therefor:

“Majesty to that person or assignee on account of the an-”

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1, 2, 3 and 4 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 18 mars 1993

Le Comité législatif sur le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, votre Comité a étudié le projet de loi C-110 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 2

Retrancher les lignes 10 à 13, à la page 1.

Article 4

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 7, à la page 2, ce qui suit :

« b) des dispositions relatives au versement de la subvention annuelle prévue à l'article 7; »

Article 7

Retrancher la ligne 3, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« nuel d'une subvention relative à l'ouvrage et à l'exploitation de celui-ci, conformément à un »

Retrancher les lignes 13 à 18, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit :

« que celui d'avril, est prélevé sur le Trésor, aux fins visées au paragraphe (1) et aux dates fixées par l'accord, pour chacun des trente-six exercices commençant avec celui déterminé par l'accord, un montant ajouté, conformément à l'accord, sur la base de l'indice des prix à la consommation et ne dépassant pas : »

Article 8

Retrancher les lignes 26 à 29, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit :

« la personne à qui la subvention annuelle doit être versée en vertu d'un accord — ou toute autre personne cessionnaire de cette personne au titre de l'accord lui-même ou d'un accord conclu dans le cadre de ce dernier — est débitrice de Sa Majesté, aucune »

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 45, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« Majesty to that person or assignee on account of the an- »

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 1, 2, 3 et 4 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

GILBERT PARENT,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 17, 1993

(7)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing, met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Gilbert Parent, presiding.

Members of the Committee present: John Brewin, Bill Casey, Joe McGuire, George Rideout, Barbara Sparrow, Greg Thompson and Dave Worthy.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Rob Walsh, General Legislative Counsel; Mike Clegg, Legislative Counsel. *From the Research Branch of the Library of Parliament:* Mollie Dunsmuir and Dan Shaw, Research Officers.

Witnesses: From Public Works: Greg Vaughan, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project. *From the Department of Justice:* Werner Heiss, Senior Counsel, Commercial Law & Advisory Services. *From the Department of*

Fisheries & Oceans: Helen Joseph, Senior Habitat Biologist, Habitat Operations Branch. *From the Department of Transport:* Eric Culley, Director, Economic Evaluation, Finance and Administration Group.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 22, 1993, in relation to Bill C-110, An Act respecting the Northumberland Strait Crossing. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, February 25, 1993, Issue No. 1*).

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

Dave Worthy moved, — That clause 2 be amended by striking out lines 9 to 11, on page 1.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

Clause 2, as amended, was carried on division.

Clause 3 carried on division.

On Clause 4

Joe McGuire moved, — That Clause 4 be amended by adding immediately after line 8, on page 2, the following:

“(b) provisions respecting the avoidance or mitigation of adverse environmental effects that may result from the design, maintenance, development, construction or operation of the crossing;”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived.

On motion of Dave Worthy, it was agreed, — That Clause 4 be amended

(a) by adding immediately after line 8, on page 2, the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 17 MARS 1993

(7)

[Traduction]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, se réunit à 15 h 40, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Gilbert Parent (*président*).

Membres du Comité présents: John Brewin, Bill Casey, Joe McGuire, George Rideout, Barbara Sparrow, Greg Thompson et Dave Worthy.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Rob Walsh, conseiller législatif général; Mike Clegg, conseiller législatif. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Mollie Dunsmuir et Dan Shaw, attachés de recherche.

Témoins: Des Travaux publics: Greg Vaughan, chef de projet, Projet de raccordement dans le détroit de Northumberland. *Du ministère de la Justice:* Werner Heiss, avocat-conseil, Droit commercial et services de consultation. *Du ministère des Pêches et des Océans:* Helen Joseph, biologiste de l'habitat, Opérations de l'habitat. *Du ministère des Transports:* Eric Culley, directeur, Évaluations économiques, Finances et administration.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 22 février 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 25 février 1993, fascicule n° 1*).

L'article 1 est reporté.

Article 2

Dave Worthy propose, — Que l'article 2 soit modifié par suppression des lignes 10 à 13, à la page 1.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté avec dissidence.

L'article 2, modifié, est adopté avec dissidence.

L'article 3 est adopté avec dissidence.

Article 4

Joe McGuire propose, — Que l'article 4 soit modifié en ajoutant après la ligne 7, à la page 2, ce qui suit:

«(b) des dispositions relatives aux mesures à prendre pour éviter ou atténuer les effets environnementaux nocifs susceptibles de résulter de la conception, de la construction, de l'entretien ou de l'exploitation de l'ouvrage;»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

Sur motion de Dave Worthy, il est convenu, — Que l'article 4 soit modifié

a) en ajoutant après la ligne 7, à la page 2, ce qui suit:

“(b) provisions respecting the payment of the annual subsidy referred to in section 7;”

(b) by renumbering the subsequent paragraphs accordingly.

Joe McGuire moved, — That Clause 4 be amended by adding immediately after line 15, on page 2, the following therefor:

“(3) Prior to entering into any agreement under paragraph 2(a) or (b) the Minister shall appoint an Environmental Assessment Review Panel to conduct a public environmental assessment of the crossing, including its design, maintenance, development, construction and operation.”

RULING BY THE CHAIRMAN

Motion numbered L-2, standing in the name of Mr. McGuire, seeks to impose conditions on the agreements the Minister may enter into under the Bill. The proposed amendments would create an entirely new principle that goes beyond the terms of the clause under consideration and of the Bill as agreed to, at second reading.

Thus, I must rule the amendment out of order. Therefore, it being out of order, unless this committee votes otherwise, that decision will stand.

Joe McGuire moved, — That Clause 4 be amended by adding immediately after line 15, at page 2, the following therefor:

“(3) In entering into agreements under paragraph 2(a) the Minister shall ensure that provisions are included to avoid or mitigate adverse environmental effect that may result from the design, maintenance, development, construction and operation of the crossing.”

RULING BY THE CHAIRMAN

Motion numbered L-3, standing in the name of Mr. McGuire seeks to impose conditions on the agreements the Minister may enter into under the Bill. The proposed amendments would create an entirely new principle that goes beyond the terms of the clause under consideration and of the Bill as agreed to, at second reading.

Thus, I must rule the amendment out of order. My ruling will take force unless this committee decides otherwise.

Clause 4, as amended, carried on division.

Clauses 5 and 6 carried severally, on division.

On Clause 7

On motion of Dave Worthy, it was agreed, — That Clause 7 be amended

(a) by striking out line 6, on page 3, and substituting the following therefor:

“a) subsidy in respect of the crossing, and the operation thereof, in”

(b) by striking out lines 20 to 25, on page 3, and substituting the following therefor:

“other than April in a fiscal year, there shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund, for the purpose referred to in that subsection, in each of the thirty-six fiscal years beginning with the fiscal year determined for that purpose in accordance with the agreement, on the dates set out in the agreement, an amount not exceeding”

«b) des dispositions relatives au versement de la subvention annuelle prévue à l'article 7;»

b) en changeant les désignations subséquentes.

Joe McGuire propose, — Que l'article 4 soit modifié en ajoutant après la ligne 15, à la page 2, ce qui suit:

«(3) Avant de conclure un accord visé aux alinéas (2)a) ou b), le ministre constitue une commission d'évaluation environnementale chargée de procéder à une évaluation environnementale publique de l'ouvrage, et notamment de sa conception, de sa construction, de son entretien et de son exploitation.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

La motion L-2, dont M. McGuire est le parrain, impose des conditions aux ententes que le ministre sera autorisé à conclure dans le cadre du projet de loi. Les amendements proposés poseraient un principe tout à fait nouveau qu'on ne retrouve pas dans l'article à l'étude ni dans le projet de loi adopté en deuxième lecture.

De ce fait, je dois donc déclarer l'amendement irrecevable, à moins, bien entendu, que le Comité en décide autrement.

Joe McGuire propose, — Que l'article 4 soit modifié en ajoutant après la ligne 15, à la page 2, ce qui suit:

«(3) Le ministre veille à ce que les accords qu'il conclut conformément à l'alinéa (2)a) contiennent des dispositions visant à éviter ou atténuer les effets environnementaux nocifs susceptibles de résulter de la conception, de la construction, de l'entretien ou de l'exploitation de l'ouvrage.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

La motion L-3, dont M. McGuire est le parrain, impose des conditions aux ententes que le ministre sera autorisé à conclure dans le cadre du projet de loi. Les amendements proposés poseraient un principe tout à fait nouveau qu'on ne retrouve pas dans l'article à l'étude ni dans le projet de loi adopté en deuxième lecture.

De ce fait, je dois donc déclarer l'amendement irrecevable, à moins, bien entendu, que le Comité en décide autrement.

L'article 4, modifié, est adopté avec dissidence.

Les articles 5 et 6 sont adoptés séparément avec dissidence.

Article 7

Sur motion de Dave Worthy, il est convenu, — Que l'article 7 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 3, à la page 3, par ce qui suit:

«nuel d'une subvention relative à l'exploitation de l'ouvrage, conformément à un»

b) en remplaçant les lignes 13 à 18, à la page 3, par ce qui suit:

«que celui d'avril, est prélevé sur le Trésor, aux fins visées au paragraphe (1) et aux dates fixées par l'accord, pour chacun des trente-six exercices commençant avec celui déterminé par l'accord, un montant ajusté, conformément à l'accord, sur la base de l'indice des prix à la consommation et ne dépassant pas:»

Clause 7, as amended, carried on division.

On Clause 8

On motion of Greg Thompson, it was agreed, — That Clause 8 be amended

(a) by striking out lines 36 to 40, on page 3, and substituting the following therefor:

“liament, where the person to whom the annual subsidy is payable under an agreement, or any assignee of that person under the agreement or any other agreement entered into pursuant to the agreement, is indebted to Her Majesty in”

(b) by striking out line 45 in the English version, on page 3, and substituting the following therefor:

“Majesty to that person or assignee on account of the an—”

Clause 8, as amended, carried on division.

Clause 9 carried on division.

Clause 10 carried.

Clause 1 carried on division.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried on division.

ORDERED, — That the Chairman report Bill C-110, with amendments, to the House.

At 4:02 o'clock p.m., it was agreed, — That the Committee adjourn to the call of the Chair.

Bill Farrell

Clerk of the Committee

L'article 7, modifié, est adopté avec dissidence.

Article 8

Sur motion de Greg Thompson, il est convenu, — Que l'article 8 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 26 à 29, à la page 3, par ce qui suit:

«La personne à qui la subvention annuelle doit être versée en vertu d'un accord — ou toute autre personne cessionnaire de cette personne au titre de l'accord lui-même ou d'un accord conclu dans le cadre de ce dernier — est débitrice de Sa Majesté, aucune»

b) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 45, à la page 3, par ce qui suit:

«Majesty to that person or assignee on account of the an—»

L'article 8, modifié, est adopté avec dissidence.

L'article 9 est adopté avec dissidence.

L'article 10 est adopté.

L'article 1 est adopté avec dissidence.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, modifié, est adopté avec dissidence.

IL EST ORDONNÉ, — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi C-110 avec propositions d'amendements.

À 16 h 02, il est convenu, — Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Bill Farrell

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, March 17, 1993

• 1541

The Chairman: Order. I see a quorum. Colleagues, today we will begin our clause-by-clause consideration of the bill.

We have with us today, from the Legislative Counsel Office, Mr. Rob Walsh, a general legislative counsel, and Mr. Mike Clegg, the legislative counsel. They are here to answer whatever questions we might have. We also have with us today Mr. Greg Vaughan—we have met Mr. Vaughan before—and Mr. Werner Heiss, who is the senior counsel, Commercial Law and Advisory Service, Department of Justice.

Is Mr. Jim Feltham present?

Mr. Werner Heiss (Senior Counsel, Commercial Law and Advisory Service, Department of Justice): No, he is not.

The Chairman: Ms Helen Joseph.

Ms Helen Joseph (Senior Habitat Biologist, Habitat Operations Branch, Department of Fisheries and Oceans): Yes.

The Chairman: We also have with us today Mr. Eric Culley, Director, Economic Evaluation, Department of Transport. Now that we have everything in place, we should be ready to proceed.

In moving into clause-by-clause consideration, shall we allow clause 1 to stand?

Clause 1 allowed to stand

On clause 2—*Définitions*

The Chairman: Now, clause 2 has an amendment. We are dealing with a government amendment. It will be moved by Mr. Worthy. This is amendment G-1. May I, in the interests of facilitating matters, simply read it, rather than having Mr. Worthy do it?

Mr. Rideout (Moncton): I don't think we even need to have it read, do we?

The Chairman: All right. We will take it as read. We're referring to G-1, moved by Mr. Worthy, that clause 2 of Bill C-110 be amended by striking out lines 9 to 11 on page 1.

Mr. Rideout: I have a question, Mr. Chairman. Why is this being deleted?

Mr. Greg Vaughan (Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project, Department of Public Works): If you notice on line 21 "the Consumer Price Index shall be determined in accordance with an agreement". The question was whether the same definition would hold in place for the 35-year period, and due to the fact that Statistics Canada could change the definition over that period of time, they—

Mr. Rideout: So you wanted one standard terminology to last the whole term of the agreement—

Mr. Vaughan: Yes.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 17 mars 1993

Le président: Le quorum est atteint. La séance est donc ouverte. Nous entamons l'étude article par article du projet de loi.

Nous accueillons aujourd'hui, du Bureau des conseillers législatifs, MM. Rob Walsh, conseiller législatif général, Mike Clegg, conseiller législatif. Ils sont prêts à répondre à nos questions. Nous accueillons également M. Greg Vaughan, que vous connaissez déjà, et M. Werner Heiss, avocat-conseil, groupe de Droit commercial et du Service des consultations, ministère de la Justice.

M. Jim Feltham est-il présent?

M. Werner Heiss (avocat-conseil, groupe du Droit commercial et du Service de consultation, ministère de la Justice): Non.

Le président: Madame Helen Joseph.

Mme Helen Joseph (biologiste principale de l'Habitat, division de l'habitat, ministère des Pêches et Océans): Oui.

Le président: Nous souhaitons aussi la bienvenue à M. Eric Culley, directeur, évaluations économiques, ministère des Transports. Nous sommes maintenant prêts à commencer.

Passons à l'étude article par article. Convient-il de reporter l'adoption de l'article 1?

L'adoption de l'article 1 est reporté

Article 2—*Définitions*

Le président: On a proposé un amendement à l'article 2. Il s'agit d'un amendement ministériel dont le parrain est M. Worthy. C'est l'amendement G-1. Pour accélérer les choses, me permettez-vous de le lire pour M. Worthy?

M. Rideout (Moncton): À mon avis, vous pouvez vous dispenser de le lire.

Le président: Très bien. L'amendement sera réputé avoir été lu. Il s'agit de l'amendement G-1. M. Worthy propose que l'article 2 du projet de loi C-110 soit modifié par suppression des lignes 10 à 13, page 1.

M. Rideout: J'aimerais savoir, monsieur le président, pourquoi on supprime ces lignes?

M. Greg Vaughan (chef de projet, Projet de raccordement dans le détroit de Northumberland, ministère des Travaux publics): On lit ceci à partir de la ligne 19: «la détermination de l'indice des prix à la consommation pour une période donnée se fait selon les modalités prévues aux accords». La question qui se pose est de savoir si la même définition pourra s'appliquer pendant 35 ans, étant donné surtout que Statistique Canada pourrait un jour modifier cette définition. . .

M. Rideout: On voulait donc une définition qui serait valable pendant toute la durée de l'accord. . .

M. Vaughan: Oui.

[Text]

Mr. Rideout: —rather than a possible change? Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Walsh.

Mr. Rob Walsh (General Legislative Counsel, Legislative Counsel Office): I hesitate to be nit-picking here, but in light of the fact that the amendment seeks to move away from the definition as found in the Statistics Act, the reference to the consumer price index perhaps should not be made with capital letters. It would suggest that is a defined term, with the use of capital letters. If the committee permits, we could make that alteration as the committee so authorizes it in a subsequent printing of this bill.

The Chairman: What we're talking about is the capitalization of two words—

Mr. Rideout: Three.

• 1545

Mrs. Sparrow (Calgary Southwest): It's three.

The Chairman: Three words. Excuse me. The three words are. . .

Mr. Walsh: "Consumer Price Index", found in lines 19 and 20 of clause 2.

The Chairman: This will be included for our purposes, as the record will show, in this amendment. Do I need another amendment, Mr. Clerk?

The Clerk of the Committee: Is this a technical amendment that you can do on your own?

Mr. Walsh: Yes.

The Chairman: This is a technical amendment. Do we agree that we will instruct our legislative counsel. . .?

Mr. Worthy (Cariboo—Chilcotin): May I have clarification, please? What he is saying is that in lines 19 and 20 he's going to take the capital letters out. It will read "consumer price index" instead of "Consumer Price Index".

Mr. Rideout: Otherwise, if you didn't do that, then you'd be right back into the act in the definition.

Mr. Brewin (Victoria): Yes, but you have a problem, do you not? Clause 7 uses the term "Consumer Price Index". Is there a companion amendment?

Mr. Walsh: Mr. Chairman, thanks to Mr. Brewin, that's the point I wish to add. We would make the same change throughout the bill, so that—

Mrs. Sparrow: Make it consistent.

Mr. Walsh: —consumer price index is referred to without capital letters.

The Chairman: All right. Can we agree that we will take out the capital letters for the consumer prices index?

Mr. Rideout: As it's found throughout the legislation.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Now then, I return to amendment G-1 specifically.

[Translation]

M. Rideout: . . . et qu'on ne changerait pas en cours de route. Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Walsh.

M. Rob Walsh (conseiller législatif général, Bureau des conseillers législatifs): Je ne veux pas couper les cheveux en quatre, mais dans la mesure où l'amendement vise à s'éloigner de la définition qui figure dans la Loi sur la statistique, il conviendra peut-être de supprimer les majuscules dans l'expression «Consumer Price Index» qui figure dans la version anglaise. Les majuscules, à mon avis, renvoient à une définition bien précise. Avec le consentement du comité, cette modification pourrait être apportée lors de la réimpression du projet de loi.

Le président: Nous discutons de deux mots qui sont en majuscules. . .

M. Rideout: Trois.

Mme Sparrow (Calgary-Sud-Ouest): Trois mots.

Le président: En effet, trois mots. Ces trois mots sont. . .

M. Walsh: «Consumer Price Index», qu'on trouve aux lignes 19 et 20 de l'article 2.

Le président: Comme le compte rendu l'indiquera, nous considérons que le changement proposé fait partie de cet amendement. Faut-il proposer un autre amendement, monsieur le greffier?

Le greffier du Comité: S'agit-il d'un amendement de forme que le comité peut lui-même apporter au projet de loi?

M. Walsh: Oui.

Le président: Il s'agit d'un amendement de forme. Convenons-nous de demander à notre conseiller législatif. . .?

M. Worthy (Cariboo—Chilcotin): Puis-je avoir une précision? Il propose de supprimer les majuscules apposées à chacun des mots qui compose l'expression «Consumer price index» qui figure aux lignes 19 et 20 de la version anglaise.

M. Rideout: Autrement, l'expression renvoie directement à la définition qui figure dans la loi.

M. Brewin (Victoria): La difficulté, c'est que l'expression «Consumer Price Index» apparaît aussi à l'article 7. Proposez-vous un amendement corrélatif?

M. Walsh: Monsieur le président, je remercie M. Brewin d'avoir attiré votre attention là-dessus. Il convient naturellement de supprimer, partout dans le projet de loi, . . .

Mme Sparrow: Par souci d'uniformité.

M. Walsh: . . . les majuscules apposées à «Consumer Price Index».

Le président: Très bien. Convenons-nous de supprimer les lettres majuscules apposées à l'expression «Consumer Price Index»?

M. Rideout: Chaque fois que l'expression apparaît dans le projet de loi.

Des voix: Convenu.

Le président: Revenons donc à l'amendement G-1 lui-même.

[Texte]

Amendment agreed to

Clause 2 as amended agreed to on division

Clause 3 agreed to on division

On clause 4—*Authority to enter into agreements*

The Chairman: In clause 4 we will have amendments. I am going to deal with amendment L-1. It's moved by Mr. McGuire that clause 4 be amended, etc., closing with the words "operation of the crossing".

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: This one is open for debate. Is there any discussion? Mr. McGuire.

Mr. McGuire (Egmont): Mr. Chairman, this clause was included because it was requested by a number of our witnesses, especially our witnesses from Prince Edward Island representing the fishing community and the ferry workers, and the Friends of the Island in particular. It gives further assurance to those who wouldn't or don't want a bridge built at any price. So this is the reason why I'd like to see this included.

Mr. Worthy: Mr. Chairman, I think I can appreciate what my colleague is suggesting here, but I have a concern with it. The bill does give the minister in subclause 4(1) the right to enter into agreements. Subclause (2) just gives some examples. The whole thrust of this legislation has been enabling legislation, has been dealing with the economic and the business concerns for the government to be able to enter into the appropriate agreements to deal with it. Although there have been some witnesses discussing the environmental issues, this is not legislation geared for or pointing in that direction. So the ability for the minister to enter into these agreements is already contained, and I would recommend that we not put this particular clause in the legislation that we have in front of us.

• 1550

Amendment negated

The Chairman: We are still dealing with clause 4 and I'm going to go to amendment G-2. G-2 is an amendment moved by Mr. Worthy that clause 4 of Bill C-10, etc., and finishes with the words "the subsequent paragraphs accordingly".

[See *Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to on division

The Chairman: The next one is amendment L-2, which is moved by Mr. McGuire, stating that clause 4 be amended, etc., and ending with the words "development, construction and operation".

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Rideout: It's obvious what's intended there. We might as well just vote and get on with it.

The Chairman: Are you moving that amendment, Mr. McGuire?

Mr. McGuire: Yes.

The Chairman: Well, I'm going to make a ruling on the amendment. Amendment L-2, standing in the name of Mr. McGuire, seeks to impose conditions on the agreements the minister may enter into under the bill. The proposed

[Traduction]

L'amendement est adopté

L'article 2, tel que modifié, est adopté à la majorité des voix

L'article 3 est adopté à la majorité des voix

Article 4—*Pouvoirs du ministre*

Le président: Deux amendements portent sur l'article 4. Voyons d'abord l'amendement L-1. M. McGuire propose que l'article 4 soit modifié. . . , et l'amendement se termine par les mots «exploitation de l'ouvrage».

[Voir *Procès-verbal*]

Le président: Cet amendement peut être débattu. Quelqu'un veut-il intervenir? Monsieur McGuire.

M. McGuire (Egmont): Monsieur le président, cet amendement est proposé à la demande de plusieurs témoins, et notamment à la demande des Friends of the Island qui représentent les pêcheurs et les travailleurs des traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard. Il vise à calmer les inquiétudes de ceux qui s'opposent à tout prix à la construction d'un pont. Voilà l'objectif que vise cet amendement.

M. Worthy: Je comprends la préoccupation de mon collègue, mais la difficulté, c'est que le paragraphe 4(1) du projet de loi accorde au ministre le pouvoir de conclure des accords. Le paragraphe (2) donne des exemples du type d'accords auxquels on songe. Il s'agit d'un projet de loi habilitant qui donne au gouvernement les moyens économiques voulus de conclure les accords qui s'imposent. Certains témoins ont exprimé des préoccupations environnementales, mais l'objectif du projet de loi n'est pas en soi de protéger l'environnement. Comme le projet de loi accorde déjà au ministre le pouvoir de conclure des accords, je recommande, pour cette raison, de rejeter l'amendement dont nous sommes saisis.

L'amendement est rejeté

Le président: Nous en sommes toujours à l'article 4. Passons maintenant à l'amendement G-2. M. Worthy propose que l'article 4 du projet de loi C-110 soit modifié. . . , et l'amendement se termine par les mots suivants: «désignations littérales qui en découlent».

[Voir *Procès-verbal*]

L'amendement est adopté à la majorité des voix

Le président: L'amendement suivant est l'amendement L-2. M. McGuire propose que l'article 4 soit modifié en ajoutant. . . , et l'amendement se termine par les mots suivants: «de sa construction, de son entretien et de son exploitation».

[Voir *Procès-verbal*]

M. Rideout: L'objectif visé est évident. On peut tout de suite passer au vote.

Le président: Proposez-vous cet amendement, monsieur McGuire?

M. McGuire: Oui.

Le président: Je dois rendre une décision au sujet de cet amendement. L'amendement L-2, présenté par M. McGuire, vise à imposer certaines conditions en ce qui touche les accords que le ministre peut conclure en vertu du projet de loi.

[Text]

amendment would create an entirely new principle that goes beyond the terms of the clause under consideration and of the bill as agreed to at second reading. Thus, I must rule the amendment out of order. Therefore, it being out of order, unless this committee votes otherwise, that decision will stand.

Mrs. Sparrow: The decision stands.

Mr. Rideout: We might challenge the decision of the chair.

Mr. Brewin: We might challenge the decision.

The Chairman: Thank you.

Mr. Brewin: We're outraged.

The Chairman: We are now dealing with amendment L-3, moved by Mr. McGuire, that clause 4 be amended, etc., and ending with the words "construction and operation of the crossing".

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: This amendment is duly moved and I will make a ruling on this. Amendment L-3, standing in the name of Mr. McGuire, seeks to impose conditions on the agreements the minister may enter into under the bill. The proposed amendment would create an entirely new principle that goes beyond the terms of the clause under consideration and of the bill as agreed to at second reading. Thus, I must rule the amendment out of order. My ruling will take force unless this committee decides otherwise.

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): We respect the decision of the chair.

Mr. Rideout: That's two.

Mrs. Sparrow: We respect your ruling.

The Chairman: We have had an amendment to clause 4. The amendment I believe was in the form of G-2.

Clause 4 as amended agreed to on division

Clauses 5 and 6 agreed to on division

Mr. Brewin: And what you've just said of course is subject to the earlier amendment, which changes the capitals, right?

The Chairman: The answer is yes, it is subject to the earlier amendment.

• 1555

On clause 7—*Appropriation*

The Chairman: You have in your possession a new G-3. Because it is new, I want to make sure that we're all dealing with the same thing. With your permission I will read it, at least in part. It is moved by Mr. Worthy that clause 7 of Bill C-110 be amended (a) by striking out line 6 on page 3 and substituting the following:

al subsidy in respect of the crossing, and the operation thereof, in

(b) by striking out lines 20 to 25 on page 3 and substituting the following:

other than April in a fiscal year, there shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund, for the purpose referred to in that subsection, in each of the thirty-six fiscal years beginning with the fiscal year determined for that purpose in accordance with the agreement, on the dates set out in the agreement, an amount not exceeding

[Translation]

L'amendement proposé créerait un nouveau principe qui dépasse le cadre de l'article à l'étude et du projet de loi qui a été adopté en deuxième lecture. Je déclare donc l'amendement irrecevable. A moins que le comité en décide autrement, c'est cette décision qui va s'appliquer.

Mme Sparrow: La décision s'applique.

M. Rideout: Nous pourrions contester la décision de la présidence.

M. Brewin: Oui, nous pourrions contester cette décision.

Le président: Je vous remercie.

M. Brewin: Nous sommes indignés.

Le président: Passons à l'amendement L-3. M. McGuire propose que l'article 4 soit modifié. . . et l'amendement se termine par les mots suivants: «de la construction, de l'entretien ou de l'exploitation de l'ouvrage».

[Voir *Procès-verbal*]

Le président: Je dois rendre une décision au sujet de cet amendement. L'amendement L-3, proposé par M. McGuire, vise à imposer certaines conditions en ce qui touche les accords que le ministre peut conclure en vertu du projet de loi. L'amendement créerait un nouveau principe qui dépasse le cadre de l'article à l'étude et du projet adopté en deuxième lecture. Je déclare donc l'amendement irrecevable. Ma décision s'appliquera à moins que le comité en juge autrement.

M. Casey (Cumberland—Colchester): Je respecte la décision de la présidence.

M. Rideout: Moi aussi.

Mme Sparrow: Nous respectons votre décision.

Le président: On a proposé un amendement à l'article 4. Il s'agit de l'amendement G-2.

L'article 4, tel que modifié, est adopté à la majorité des voix

Les articles 5 et 6 sont adoptés à la majorité des voix

M. Brewin: Sous réserve de l'amendement précédent portant sur les majuscules, n'est-ce pas?

Le président: Oui, sous réserve de l'amendement précédent.

L'article 7—*Subvention annuelle*

Le président: On vous a remis l'amendement G-3. Comme il s'agit d'un nouvel amendement, je veux m'assurer que nous ayons tous bien reçu le même. Si vous me le permettez, je vais vous le lire, du moins en partie. M. Worthy propose que l'article 7 du projet de loi C-110 soit modifié par: a) substitution, à la ligne 3, page 3, de ce qui suit:

«uel d'une subvention relative à l'exploitation de l'ouvrage conformément à un»

b) substitution, aux lignes 13 à 18, page 3, de ce qui suit:

«que celui d'avril, est prélevé sur le Trésor, aux fins visées au paragraphe 1 et aux dates fixées par l'accord, pour chacun des trente-six exercices commençant avec celui déterminé par l'accord, un montant ajusté, conformément à l'accord, sur la base de l'indice des prix à la consommation et ne dépassant pas:»

[Texte]

Is there any discussion on this amendment?

Mr. Thompson (Carleton—Charlotte): What I have before me, Mr. Chairman, I believe is different from what Mr. Worthy has.

The Chairman: Do you have the amended version now, Mr. Thompson? There are four words that are different.

Mr. Thompson: Mr. Worthy has cleared that up, sir.

Amendment agreed to on division

Clause 7 as amended agreed to on division

On clause 8—*No set-off of subsidy*

The Chairman: We have in clause 8 an amendment, G-4. It is moved by Mr. Thompson that clause 8 of Bill C-110 be amended, etc., and finishing up with the words "or assignee on account of the an".

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Rideout: Could Mr. Thompson explain the purpose of the amendment?

The Chairman: Mr. Thompson is at liberty to do that if he so wishes.

Amendment agreed to on division

Clause 8 as amended agreed to on division

Clause 9 agreed to on division

Clause 10 agreed to

Clause 1 agreed to on division

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

An hon. member: On division.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

An hon. member: On division.

The Chairman: Shall I order a reprint of the bill as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage? Is there any discussion on this?

Mr. Worthy: There have been a few technical amendments, but —

The Chairman: Perhaps we'll go to our legislative counsel.

Mr. Walsh: Mr. Chairman, it's really the best judgment of the members. Do they feel they will need to see these amendments in the text of the bill to enable them to speak to the bill at report stage? Sometimes when there are so many amendments it's useful to have the amendments in a copy of the bill, so that you can see how the amended copy reads. On the other hand, when it's a small bill and there are only a few amendments, it's often the case that one dispenses with the cost of reprinting the bill. It's purely a matter the members themselves can consider at their discretion.

• 1600

The Chairman: Shall I give you my opinion as a chair? I don't believe that a reprinting of the bill is needed, as the amendments are really technical in nature. But the chair is always in the hands of the committee. Do we want to go ahead and get it reprinted or can we work with this document?

[Traduction]

Voulez-vous débattre l'amendement?

M. Thompson (Carleton—Charlotte): J'ai l'impression, monsieur le président, que la version que j'ai diffère de celle de M. Worthy.

Le président: Avez-vous maintenant la version modifiée, monsieur Thompson? Quatre mots ont été changés.

M. Thompson: M. Worthy m'a expliqué ce qu'il en était, monsieur.

L'amendement est adopté à la majorité des voix

L'article 7, tel que modifié, est adopté à la majorité des voix

L'article 8—*Intégralité de la subvention*

Le président: L'amendement G-4 porte sur l'article 8. M. Thompson propose que l'article 8 du projet de loi C-110 soit modifié par... b) substitution, dans la version anglaise, et l'amendement se termine par les mots suivants: «or assignee on account of an».

[Voir *Procès-verbal*]

M. Rideout: M. Thompson peut-il nous expliquer l'objet de son amendement?

Le président: Libre à M. Thompson de le faire.

L'amendement est adopté à la majorité des voix

L'article 8, tel que modifié, est adopté à la majorité des voix

L'article 9 est adopté à la majorité des voix

L'article 10 est adopté

L'article 1 est adopté à la majorité des voix

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: A la majorité des voix.

Le président: Le projet de loi tel que modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: A la majorité des voix.

Le président: Dois-je ordonner une réimpression du projet de loi tel que modifié pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport? Voulez-vous en débattre?

M. Worthy: Quelques amendements de forme ont été apportés, mais...

Le président: Demandons l'avis de notre conseiller législatif.

M. Walsh: Monsieur le président, c'est vraiment aux membres du comité d'en décider. Leur est-il nécessaire de voir la version finale du projet de loi pour être en mesure de prendre la parole à son sujet lors de l'étape du rapport? Lorsque beaucoup d'amendements sont apportés à un projet de loi, il est parfois utile de voir la version finale. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit d'un petit projet de loi auquel on n'apporte que quelques amendements, on peut parfois se dispenser de le faire réimprimer. C'est vraiment aux membres du comité d'en décider.

Le président: Puis-je me permettre de vous donner mon opinion? A mon avis, la réimpression du projet de loi ne s'impose pas puisqu'on n'y apporte que des amendements de forme. Je m'en remets cependant à vous. Voulez-vous qu'il soit réimprimé?

[Text]

Mr. Rideout: I think for the sake of the environment, Mr. Chairman, we'll go along with your request.

The Chairman: Thank you. We can simply say that we do not believe, as a committee, that a reprint of the bill as amended is necessary at that time. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

An hon. member: On division.

The Chairman: Well, my colleagues, it seems that we have dealt with this bill reasonably and expeditiously. You'll permit your chairman a moment of levity, perhaps because it's St. Patrick's Day.

I'd like to thank the officials for being here with us this afternoon. I'd like to thank our personal officials for coming in and giving us counsel and also our researchers. And I'd like to give a special thanks to Bill Farrell, who has been very helpful to me.

I do congratulate you on passing the bill.

I declare this meeting adjourned.

[Translation]

M. Rideout: L'environnement se portera mieux, monsieur le président, si nous acceptons votre suggestion.

Le président: Je vous remercie. Il suffit de dire que le comité ne juge pas nécessaire de faire réimprimer le projet de loi tel que modifié. Etes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi tel que modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Une voix: A la majorité des voix.

Le président: Je ne crois qu'on puisse nous accuser d'avoir été déraisonnables ou trop lents. Permettez que votre président se réjouisse du fait que c'est aujourd'hui la St-Patrick.

Je tiens à remercier les fonctionnaires de leur présence cet après-midi. Je tiens également à remercier de leur aide les fonctionnaires de la Chambre et nos chercheurs. Je remercie tout particulièrement M. Bill Farrell de son aide précieuse.

Je vous félicite tous d'avoir adopté le projet de loi.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non—livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Public Works:

Greg Vaughan, Project Leader, Northumberland Strait Crossing Project.

From the Department of Justice:

Werner Heiss, Senior Counsel, Commercial Law & Advisory Services.

From the Department of Fisheries and Oceans:

Helen Joseph, Senior Habitat Biologist, Habitat Operations Branch.

From the Department of Transport:

Eric Culley, Director, Economic Evaluation, Finance and Administration Group.

TÉMOINS

De Travaux publics:

Greg Vaughan, chef du projet, Le projet de raccordement dans le détroit de Northumberland.

Du ministère de la Justice:

Werner Heiss, avocat—conseil, Groupe du droit commercial et des services de consultation.

Du ministère des Pêches et Océans:

Helen Joseph, biologiste de l'habitat, Division des opérations de l'habitat.

Du ministère des Transports:

Eric Culley, directeur, Évaluations économiques, Groupe des finances et de l'administration.

CA1
XC3
-1993
N57



CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

Bill C-110

Northumberland Strait Crossing Act



HOUSE OF COMMONS

Issues 1-4	•	1991-1993	•	3rd Session	•	34th Parliament
------------	---	-----------	---	-------------	---	-----------------

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USER

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings.

Income tax

Farmers

Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading A = Appendix amdt. = amendment Chap = Chapter
g.r. = government response M. = Motion o.q. = oral question qu. = question on the
Order Paper R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

**For further information contact the
Index and Reference Service — (613) 992-8976
FAX (613) 992-9417**

I N D E X

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

THIRD SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1993—

February:	25th, 1.
March:	10th, 1; 11th, 2; 16th, 3; 17th, 4.

- Acadia University** *see* Organizations appearing
- Agriculture** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Angus, Iain** (NDP—Thunder Bay—Atikokan)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:31-3, 36-42; 2:53-4, 56, 58-9, 66, 81-5
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:32-3, 36-9, 41-2; 2:53-4, 58-9, 81-5
- Anne of Green Gables** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- APEC** *see* Atlantic Provinces Economic Council
- Appendices**
Canadian Labour Congress, *Report of the Economic Impact of the Withdrawal of Marine Atlantic Ferry Service from Prince Edward Island*, July 8, 1992, prepared by Cooper Institute, 2A:1-33
Fisheries and Oceans Department, letter to David H. Barnes, Chairman, Environmental Assessment Panel, Northumberland Strait Crossing, Federal Environmental Assessment Review Office, 3A:1-10
Terms of Reference for the Fisheries Liaison Committee for the Northumberland Strait Crossing Project, 3A:11-21
- Atlantic provinces** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Atlantic Provinces Economic Council** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Atlantic provinces
- Barnes, David H.** *see* Appendices—Fisheries and Oceans Department
- Barry, Gene** (Ice Committee)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:76, 78-9
References, background, 3:66
- Borden, P.E.I.** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Bradley, Louis** (Islanders for a Better Tomorrow)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:5-9, 12-3, 16
- Brewin, John F.** (NDP—Victoria)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 4:8, 10
- Bridges**
St. Stephen, N.B.—Maine U.S.A., building, 2:76
See also Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- British Columbia** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service
- Brown, Dr. Tom**
Ice Committee consultant, background, 3:67
- Butland, Steve** (NDP—Sault Ste. Marie)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:23-5, 32, 57-9; 2:16-7, 42, 46
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:23-5, 32, 57-9; 2:16, 42
Procedure and Committee business
Chairman, 1:6
Organization meeting, 1:6-7, 9-10, 12-3, 15-6, 18
Butland, Steve—Cont.
Procedure and Committee business—*Cont.*
Questioning of witnesses, M., 1:7
Witnesses, 1:9-10, 12-3, 15-6, 18
- Canadian content** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Canadian Labour Congress** *see* Appendices
- Canso Causeway** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries
- Cape Breton Island causeway** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries
- Caribou-Wood Islands ferry service** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service
- Carstens, Torkild** (Ice Committee)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:75, 77, 79-80
References, background, 3:66
- Casey, Bill** (PC—Cumberland—Colchester) (Acting Chairman)
Dodds, Dr. Colin, references, 2:67
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:28, 30, 39, 43, 50-1; 2:5, 13-4, 26-7, 46, 66-7, 74; 3:37, 39, 59-61, 72-5; 4:10
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:28, 30, 43, 50-1; 2:13-4, 26-7, 46, 66; 3:37, 39, 59-61, 72-5
Procedure and Committee business
Acting Chairman, 2:85
Members, 2:51, 56, 67
References, Acting Chairman, 2:4, 47
- Chairman, rulings and statements**
Bill, amendments, beyond scope of clause, 4:9-10, not in order, 5
- CLC** *see* Canadian Labour Congress
- Concrete** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Conflict of interest** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service
- Constitution** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Consumer price index** *see* Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110)—References
- Cooper Institute** *see* Appendices—Canadian Labour Congress
- Corbett, Bob** (PC—Fundy—Royal)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:33-4, 39, 43, 52-3, 57; 2:62, 76
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:33-4, 43, 52-3; 2:62, 76
- Cormier, Alphonse** (Fisheries and Oceans Department)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:33-9
- Cormier, Guy** (Maritime Fishermen's Union—New Brunswick)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:11, 14-9
- Cost-benefit analysis** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability

- Crawford, Rex** (L—Kent)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:61
 Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 3:61
- Croasdale, Kenneth** (Ice Committee)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:64-80
 References, background, 3:67
- Dadswell, Michael J.** (Acadia University—Individual presentation)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:39-49
 References, background, 3:39-40
- Dalhousie University** *see* Organizations appearing
- Dodds, Dr. Colin** (St. Mary's University—Individual presentation)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:57-67
 References, background, 2:67
- Dredging** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Dunsmuir, Mollie** (Library of Parliament Researcher)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:5
- Emergency equipment, vehicles** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Employment** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Atlantic provinces
- Environment** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Farrell, Bill** (Committee Clerk)
 Procedure and Committee business, organization meeting, 1:6
- FEARO** *see* Federal Environmental Assessment Review Office
- Federal Court of Canada** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Environmental concerns
- Federal Environmental Assessment Review Office** *see* Appendices—Fisheries and Oceans Department
- Federal-provincial agreement** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Feltham, Jim** (Public Works Department)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:25-8, 32
- Ferguson, Ansel** (Prince Edward Island Fishermen's Association)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:6-8, 10-1, 13
- Ferry service** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service
- Fiander-Good study** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability
- Fisheries** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Fisheries and Oceans Department** *see* Appendices; Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries
- Fisheries Disturbance Fund** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries
- Fisheries Liaison Committee** *see* Appendices—Terms of Reference for the Fisheries Liaison Committee for the Northumberland Strait Crossing Project; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries
- Fixed link** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Foreign content** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Canadian/foreign content
- France** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Tunnel option
- Fraser, Cheryl** (Fisheries and Oceans Department)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:30-3
- Frederking, Bob** (Ice Committee)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:72-5, 77-8
 References, background, 3:67
- Friends of the Island** *see* Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Opponents
- Ghiz, Hon. Joe** (Prince Edward Island Government)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:71-4, 78-80, 82-6
 References *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Prince Edward Island government
- Giannelia, Paul** (Strait Crossing Inc.)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:45-60
- Globe and Mail** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Environmental factors
- Heiss, Werner** (Justice Department)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 4:7
- Herring fishery** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries
- Hertzman, Dr. Owen** (Dalhousie University—Individual presentation)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:50-64
 References, background, 3:50
- Howatt, Betty** (Friends of the Island)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:19-20, 27-9
- Ice** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Ice breakers** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service
- Ice Committee** *see* Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Ice factor
- Infrastructure funds** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Islanders for a Better Tomorrow** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Public support; Organizations appearing
- Islanders for a Free Ferry Service** *see* Organizations appearing
- Joseph, Helen** (Fisheries and Oceans Department)
 Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 4:7

Justice Department *see* Organizations appearing

Land development *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Agriculture

Livingstone, Carol (Islanders for a Free Ferry Service)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:21-27

Lobster fishery *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries

MacKay, Hon. Elmer MacIntosh (PC—Central Nova; Minister of Public Works)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:19-25, 28-35

Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:19-25, 28-35

MacLeod, Gary (Islanders for a Better Tomorrow)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:9-12, 14-7

Maine, U.S.A. *see* Bridges

Marine Atlantic Inc. *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland

Marine Atlantic Workers *see* Organizations appearing

Maritime Fishermen's Union—New Brunswick, 3:9, 11, 14
See also Organizations appearing

McGuire, Joe (L—Egmont)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:21-3, 37, 40-1, 52, 54-5, 60-1; 2:5, 9-11, 51-2, 66, 77-8, 80; 3:5, 9-11, 13, 17-8, 30, 34-7, 46-7, 49, 75-7; 4:9

Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:17, 21-3, 37, 40-1, 54-5, 60; 2:9-11, 51-2, 66, 77-8, 80; 3:9-10, 13, 17-8, 34-7, 46-7, 49, 75-7; 4:9

Procedure and Committee business
Bill, 3:5
Organization meeting, 1:7-9, 11, 13-5, 17-8
Quorum, M., 1:7
Votes in House, 1:14
Witnesses, 1:8-9, 11, 13-5, 18
M., 3:30

McKenna, Hon. Frank (Premier of New Brunswick)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:67-71, 75-8, 80-2, 87

McLellan, Rory (Prince Edward Island Fishermen's Association)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:6, 8-10, 14, 18

Moncton., N.B. *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service

Morriss, Randy (Transport Department)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:35, 40, 43-4, 53, 60

Munro, Kirk (Maritime Fishermen's Union—New Brunswick)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:11-3, 17

Net social loss *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability

New Brunswick *see* Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Infrastructure funds—New Brunswick government position

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110)—Minister of Public Works

Consideration, 1:19-61; 2:5-87; 3:5-80; 4:7-12; as amended, 4:11, carried on division, 6; report to House with amds., 4:11-2, agreed to, 6

Clause 1, 4:7, stood, 4; 4:11, carried on division, 6

Clause 2, as amended, 4:9, carried on division, 4

Amdt. (Worthy), 4:7-9, agreed to on division, 4

Clause 3, 4:9, carried on division, 4

Clause 4, as amended, 4:10, carried on division, 5

Amdt. (McGuire), 4:9, negated, 4

Amdt. (Worthy), 4:9, agreed to, 4-5

Amdt. (McGuire), 4:9-10, not in order, 5

Amdt. (McGuire), 4:10, not in order, 5

Clauses 5 to 6, 4:10, carried severally on division, 5

Clause 7, as amended, 4:11, carried on division, 6

Amdt. (Worthy), 4:10-1, agreed to on division, 5

Clause 8, as amended, 4:11, carried on division, 6

Amdt. (Thompson), 4:11, agreed to on division, 6

Clause 9, 4:11, carried on division, 6

Clause 10, 4:11, carried, 6

Title, 4:11, carried, 6

References

Consumer price index, definition, 4:7-8

Expediting legislation, 1:24

See also Order of Reference; Report to House

Novaczek, Dr. Irene (Friends of the Island)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:20-4, 29

Order of Reference, 1:3

Organizations appearing

Acadia University, 2:47-56; 3:39-49

Dalhousie University, 3:50-64

Fisheries and Oceans Department, 3:30-9; 4:7

Friends of the Island, 3:19-29

Ice Committee, 3:64-80

Islanders for a Better Tomorrow, 2:5-17

Islanders for a Free Ferry Service, 2:17-27

Justice Department, 4:7

Marine Atlantic Workers, 2:28-46

Maritime Fishermen's Union—New Brunswick, 3:11-9

New Brunswick Government, 2:67-71, 75-8, 80-2, 87

Prince Edward Island Fishermen's Association, 3:6-11, 13-4, 18

Prince Edward Island Government, 2:71-4, 78-80, 82-6

Public Works Department, 1:19-35; 4:7

Saint Mary's University, 2:57-67

Strait Crossing Inc., 1:45-60

Transport Department, 1:35-45, 53, 60

See also Appendices and individual witnesses by surname

Oyster fishery *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries

Pageot, André (Transport Department)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:35-45

Parent, Gilbert (L.—Welland—St. Catharines—Thorold)
(Chairman)
Chairman, rulings and statements, bill, amendments, beyond scope of clause, 4:9-10, not in order
Maritime Fishermen's Union—New Brunswick, 3:9, 11
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:24, 59, 68, 77-8
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 3:68, 78
Procedure and Committee business
Acting Chairman, appointment by Chairman, 2:47; 3:39
Bill
Amendments, 4:7
Clause-by-clause consideration, 3:5, 80
Not reprinting, 4:11-2
Brief, accepting, 3:11
Chairman, appointment by Speaker, 1:6
Documents, appending to minutes and evidence, 2:42; 3:9
Order of Reference, read by Clerk, 1:6
Organization meeting, 1:6-19
Points of order, not point of order, 1:37
Posters, Committee ordering, 3:30
Printing, minutes and evidence, 1:6
Questioning of witnesses
Time allotment, 1:7, 31, 41, 50; 2:5; 3:72
Written answers to questions not answered, 2:26-7, 43, 46; 3:6, 19, 30, 50
Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, 1:7
Room, locking during adjournment, 2:47
Slide presentation, 3:70
Staff
Introduced, 1:6, 19
Library of Parliament researchers, 3:6
Secretarial, 1:7
Votes in House, Committee continuing, 1:14
Witnesses
Documents, 2:5, 17
Expenses, 2:46; 3:30, 80
Inviting/scheduling, 1:8-19
Opening statements, 2:26, 28; 3:6, 11, 27-8, 50
References, appointment as Chairman, 1:4, 6
Pedestrians *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
Performance bond *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability
Pirie, David (Strait Crossing Inc.)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:45
Plebiscite *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
Prince Edward Island Fishermen's Association *see* Organizations appearing
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
Agriculture, impact, land development pressures, etc., 3:27-8
Alternatives if bridge damaged, out of service, ferries as back-ups, 1:43-4, 58-9; 2:16-7, 25-6, 39
Anne of Green Gables, relationship, 2:31-2; 3:28

Prince Edward Island fixed link (bridge)...—Cont.
Atlantic provinces impact, economic, employment, etc., 1:20-1, 28, 31-2, 45-6, 48-9, 52, 54-5; 2:6-7, 9-11, 14-7, 20, 24, 27-9, 32, 42, 57-8, 60-1, 63-6, 69-70, 72, 76-7, 86-7; 3:18
Atlantic Provinces Economic Council study, *The Socio-Economic Impact of a Fixed Link Crossing to Prince Edward Island: Earlier Studies Revisited, New Areas Explored*, 2:57-8, 63, 66
Borden, P.E.I., impact, 1:40, 55; 2:72
Canadian/foreign content, 1:50-1, 57; 2:83
Concrete-based structure, 1:46, 52-3
Constitutional factor, 2:18-9, 57, 64
Controversy, 1:20, 23-4; 3:6
Criteria for project, 1:19, 45
Decision-making process, flawed, 2:32-3, 44-5; 3:24-7, 51, 59-60
Dredging, 1:48; 3:14, 17, 49
Emergency equipment, vehicles, monitoring, 1:47
Environmental factors, 2:24, 28-9, 51, 80; 3:20-2, 40-1; 4:9
Design considerations, 1:45-6, 49
Environmental assessment process, legislative requirements, public review, etc., 1:20, 25-8, 32, 47, 49, 55-6, 58; 2:11-3, 19-20, 27, 33-4, 38, 42, 44-5, 70-2, 74, 77-8, 83; 3:6-8, 10, 14, 23-7, 29, 31-3, 38, 41-6, 50-1, 54, 57, 67-9, 77; 4:10
Federal Court of Canada case, 1:16-7, 23-5, 29, 59; 2:8, 27, 34-5, 42, 77-8, 80, 83; 3:46, 75
Globe and Mail article *re* Ghiz affidavit, 2:77-8, 83
See also Appendices—Fisheries and Oceans Department;
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service—Tunnel option
Expansion to four lanes, capability, 1:52
Federal financial obligations, 1:28-9
Federal-provincial co-operation, agreement, 1:20, 31; 2:68, 71, 73, 85-6
Financial viability (Strait Crossing Inc. project proposal), 1:20, 60; 3:51, 57-9, 62-3
\$200 million performance bond, 1:29-30; 2:10
Capital cost, estimated \$840 million, 1:30, 60; 2:10
Cost-benefit analysis, Fiander-Good study, etc., 2:47-60, 63, 65
Developers financial capabilities factor, 1:30, 46
Investment market factor, 2:52, 63
Net social loss, 2:50, 52, 60, 63, 65
Real-rate bond factor, 1:60
Salvage value factor, 2:49-50, 55-6, 58, 62
Trust fund, 1:29-30, 60; 2:10
Fisheries, impact, fishermen's concerns, etc., 1:21-3, 27, 29, 46, 48-9, 56; 2:11-3, 20, 22-3, 32, 72, 77-81; 3:6-24, 26, 30-48, 51, 72, 79-80
Cape Breton Island Canso Causeway, comparison, 1:23; 3:12, 15-8, 20-1, 36-7, 41, 46-8
Compensation, Fisheries Disturbance Fund, \$10 million, 1:22, 29, 56; 2:22-3, 72, 80-1; 3:8-10, 12, 14, 23, 31-4
Fisheries and Oceans Department role, 3:30-3, 35, 45
Fisheries Liaison Committee, 1:22, 56; 3:31-2, 34-6, 39
Herring fishery, 3:17, 22
Lobster fishery, 1:22-3; 2:22; 3:10, 12, 22, 33, 37, 43-4, 47-8
Long-term cumulative effects, 3:40-8
Oyster fishery, 3:42-4

Prince Edward Island fixed link (bridge)...—Cont.

Fisheries, impact, fishermen's concerns, etc.—*Cont.*

Scallop fishery, 3:12, 14, 16-9, 22, 35-6

See also Appendices—Terms of Reference for the

Fisheries Liaison Committee for the Northumberland

Strait Crossing Project; Prince Edward Island fixed

link (bridge) with mainland—Tunnel option

Ice factor, Ice Committee findings, modelling, etc., 1:27-8, 47, 58; 2:29-30, 34, 36-8, 42-6, 70; 3:7-8, 10-2, 15, 17, 21-2, 32, 35, 39, 43-4, 48-9, 50-4, 62, 64-80

Infrastructure funds, New Brunswick, Prince Edward Island, \$20 million each, 1:28

Length, longest in world, 2:71

Lifespan, 100 years, 1:29, 46; 2:25

Maintenance, ongoing, costs, etc., 1:29-30, 40-1; 3:57-61

Marine Atlantic Inc. ferry service, relationship

British Columbia ferry service, comparison, 2:41, 43

Caribou-Woods Island ferry service, 2:47-8, 64, 82

Chairman, Alan K. Scales, relationship to Straight

Crossing Inc., conflict of interest, 2:34-5

Cost, comparison, 1:44; 2:32, 40, 47-8, 50-1; 3:60

Customer satisfaction level, 2:39

Ice breaker use, environmental comparison, 2:8

Improving, alternative, 1:23; 2:24, 31, 33, 41; 3:58-60

Marine Atlantic Inc. position, muzzled, 2:19, 42

Moncton, N.B., head office, impact, 1:31; 2:81

Strike impact, comparison, 2:40-1

Subsidy, economic benefits, 3:23

Travel time, comparison, 2:50, 58-9, 64-5

Workers, impact, compensation, etc., 1:32-3, 41; 2:13, 19, 24, 30-2, 35, 40, 43-4, 60, 72, 78-9, 82

See also Appendices—Canadian Labour Congress; Prince

Edward Island fixed link (bridge) with mainland—

Alternatives if bridge damaged—Subsidy

New Brunswick government position, 1:20, 24; 2:68-71

Opponents, Friends of the Island, backgrounds, treatment, etc., 2:21, 26-8, 73-4; 3:19-20, 28-9, 60

Pedestrian access, 1:47

Plebiscite, 1:24; 2:23, 32-3, 72; 3:29

Holding another, 1:24; 2:83-4

Prince Edward Island government/Premier Joe Ghiz position,

role, 1:20, 24, 42-3; 2:33-4, 68, 71-4, 85; 3:29

10 conditions, 2:68, 71-3

See also Prince Edward Island fixed link (bridge) with

mainland—Environmental factors

Private sector role, 1:19, 24, 49; 2:31, 62, 64, 68

Public support, Islanders for a Better Tomorrow, public opinion polls, etc., 2:5-9, 12-4, 71-3, 84-5; 3:20, 29

Royal commission report, 2:64

Scientific review, lack, 3:56-7, 62

Strait Crossing Inc., project proposal, 1:45-50

Terms and conditions negotiated with Public Works Department, 1:52

See also Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability—Marine Atlantic Inc. ferry service

Submerged lands, transfer to federal government, 2:72

Subsidy, 1:29, 60; 2:17, 52, 60-1

\$42 million annual, limited to federal subsidy of Marine

Atlantic Inc. ferry service, 1:20, 32-6, 39-44; 2:18-9, 53,

55, 61-2; 3:58, 60-1; 4:10-1

Eliminating after 35 years, 1:24; 2:62, 64

Prince Edward Island fixed link (bridge)...—Cont.

Summerside, P.E.I., benefits, 1:55

Technical feasibility, design/technology/construction methods factors, 1:20, 46-8, 57-9; 2:26, 29-30, 36-7; 3:7-8, 10-1, 23

Technology transfer, 2:70

Tolls, increases, increasing traffic factor, etc., 1:29, 34-5, 39-41, 48, 52-3, 59-60; 2:18-9, 50, 52, 60, 64, 72

Tourist industry, relationship, 2:8, 16, 20-1, 23, 27, 35-6, 38-9, 43, 70-1; 3:15, 27-8

Transportation services, improving, 1:20-1, 23, 28, 44, 48, 59-60; 2:6-7, 10, 14, 57, 69, 72, 81-2

Trans-Canada Highway upgrading, relationship, 2:69, 72, 80-1

Tunnel option, comparison, 1:46, 51-2; 2:23, 32-3, 47-8, 51, 83-4; 3:23

Environmental impact, 1:51

Fisheries impact, 3:11-2, 14-6, 18

United Kingdom-France tunnel, 2:57, 63, 66

Utility corridor role, 2:62, 72

Way of life factor, 2:15-6, 29, 66, 74

Wind factor, safety, etc., 3:54-6, 61-2

See also Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110)

Prince Edward Island Government *see* Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland

Private sector *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland

Procedure and Committee business

Acting Chairman

Appointment by Chairman, 2:4, 47; 3:4, 39

Taking Chair, 2:85

Bill

Amendments

Beyond scope of clause, 4:9-10

Taken as read, 4:7

Clause-by-clause consideration, proceeding to, 3:5, 80, agreed to, 3

Not reprinting, 4:11-2, agreed to

Brief, accepting, 3:11

Chairman, appointment by Speaker, 1:4, 6

Documents, appending to minutes and evidence, 2:42, agreed to, 3; 3:9, 39, agreed to, 3-4

Members, introduced, 2:51, 56, 67

Order of Reference, read by Clerk, 1:4, 6

Organization meeting, 1:6-19

Points of order, not point of order, deducted from Member's time, double, 1:37

Posters, Committee ordering, 3:30, agreed to, 3

Printing, minutes and evidence, 750 copies, M. (Sparrow), 1:6-7, agreed to, 4

Questioning of witnesses

Senator observing asking questions, not within rules, 2:87

Time allotment, 1:31, 41, 50; 2:5; 3:72

M. (Butland), 1:7, agreed to, 4

Written answers to questions not answered, witnesses providing, 2:26-7, 43, 46; 3:6, 19, 30, 50

Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (McGuire), 1:7, agreed to, 4

Room, locking during adjournment, 2:47

Slide presentation, 3:69-70

Procedure and Committee business—Cont.

Staff

Introduced, 1:6, 19

Library of Parliament researchers, introduced, 3:6

Secretarial, temporary, hiring, M. (Worthy), 1:7-8, agreed to, 4

Votes in House, Committee continuing, 1:14

Witnesses

Documents, circulating, Committee translating, 2:5, 17

Expenses, Committee paying

M. (Butland), 2:46, agreed to, 3

M. (McGuire), 3:30, agreed to, 3

M. (Casey), 3:80, agreed to, 5

Inviting/scheduling, 1:8-19

Opening statements

Brief taken as read, printing in minutes, 2:28, agreed to, 3

Length, time for questions, 2:26; 3:6, 11, 27-8, 50

See also Chairman, rulings and statements

Proud, George (L—Hillsborough)

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:5, 28-9, 37-8

Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 3:28-9, 37-8

Procedure and Committee business, bill, 3:5

Public opinion polls see Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Public support**Public Works Department see** Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Strait Crossing Inc.**Real-rate bonds see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability**Report of the Economic Impact of the Withdrawal of Marine Atlantic Ferry Service from Prince Edward Island see** Appendices—Canadian Labour Congress**Report to House, 4:3****Rideout, George S. (L—Moncton)**

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:25, 31, 34, 44, 55-6; 2:11-3, 26-7, 36, 39, 44-6, 54, 60, 63-5, 67, 74, 81, 87; 4:7-12

Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:31, 44, 55-6; 2:12-3, 39, 44-6, 54, 63-5, 81; 4:11

Procedure and Committee business

Bill, 4:7, 12

Chairman, 1:6

Organization meeting, 1:6-9, 11-8

Questioning of witnesses, 2:26, 87

Quorum, 1:7

Votes in House, 1:14

Witnesses, 1:8-9, 11-3, 15-8

Royal commission see Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland**Safety see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Wind factor**Saint Mary's University see** Organizations appearing**Salvage value see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability**Scales, Alan K. see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service**Scallop fishery see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Fisheries**Schneider, Larry (PC—Regina—Wascana)**

Procedure and Committee business

Organization meeting, 1:11, 18

Witnesses, 1:11, 18

Schulman, Daniel (Friends of the Island)

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:24-7

Scientific review see Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland**Sexton, Gerard (Marine Atlantic Workers)**

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:28-46

Social loss see Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability**Socio-Economic Impact of a Fixed Link Crossing to Prince Edward Island, The: Earlier Studies Revisited, New Areas Explored see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Atlantic provinces**Sparrow, Barbara J. (PC—Calgary Southwest; Parliamentary Secretary to Minister of National Health and Welfare from May 8, 1991 to May 7, 1993)**

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 4:8, 10

Procedure and Committee business

Organization meeting, 1:7, 9-11, 15-6

Printing, M., 1:7

Witnesses, 1:9-11, 15-6

St. Stephen, N.B. see Bridges**Strait Crossing Inc. see** Organizations appearing; Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland**Strikes see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service**Subsidies see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service—Subsidy**Summerside, P.E.I. see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland**Technology transfer see** Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland**Terms of Reference for the Fisheries Liaison Committee for the Northumberland Strait Crossing Project see** Appendices**Thompson, Greg (PC—Carleton—Charlotte) (Acting Chairman)**

Bridges, 2:76

Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:42-3, 53-4, 59; 2:14-5, 26, 69, 75-6, 86; 4:11

Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:42-3, 53, 59; 2:14-5, 75, 86

Procedure and Committee business

Documents, 3:39

Questioning of witnesses, 2:87

Witnesses, 2:26

References, Acting Chairman, 2:85; 3:4, 39

Tolls see Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland

- Tourist industry** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Townley, Dr. Peter** (Acadia University—Individual presentation)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:47-56
References, background, 2:47
- Trans-Canada Highway** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Transportation services
- Transport Department** *see* Organizations appearing
- Transportation** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Trust fund** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Financial viability
- Tunnel** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- United Kingdom** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Tunnel option
- Utility corridor** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Vaughan, Greg** (Public Works Department)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:22-3, 25, 29-31, 34-5; 4:7
- Walsh, Rob** (Legislative Counsel Office)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 4:8
Procedure and Committee business, bill, 4:11
- Watts, Buck** (Prince Edward Island Fishermen's Association)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 3:6, 13
- Way of life** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Weale, David** (Islanders for a Free Ferry Service)
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 2:17-21
- Weather forecasting**
Accuracy, improvement, 3:63
- Wind** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland
- Witnesses** *see* Organizations appearing and *individual witnesses by surname*
- Wood Islands ferry service** *see* Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland—Marine Atlantic Inc. ferry service
- Worthy, Dave** (PC—Cariboo—Chilcotin; Parliamentary Secretary to Minister of Public Works from May 8, 1991 to May 7, 1993)
Maritime Fishermen's Union—New Brunswick, 3:11, 14
Northumberland Strait Crossing Act (Bill C-110), 1:25, 39-40, 61; 2:15-6, 43-5, 54-6, 59-62, 85; 3:5, 11, 14-9, 29-30, 33, 39, 48-9, 62-3, 77-80; 4:8-9, 11
Prince Edward Island fixed link (bridge) with mainland, 1:16-7, 39-40; 2:15, 43-5, 54-6, 60-2, 85; 3:14-9, 29-30, 33, 39, 48-9, 62, 77-80; 4:9
Procedure and Committee business
Bill, 3:5; 4:11
Documents, 3:39
Organization meeting, 1:7-14, 16-8
Quorum, 1:7
Staff, M., 1:8
Witnesses, 1:8-14, 16, 18; 3:11
Weather forecasting, 3:63

- Syndicat des pêcheurs des Maritimes—Nouveau-Brunswick.**
Voir Témoins
- Témoins**
 Amis de l'île, 3:19-29
 Association des pêcheurs de l'île-du-Prince-Édouard, 3:6-11, 13-4, 18
 Comité d'experts sur les glaces, 3:64-80
 Dadswell, Michael J., 3:39-49
 Dodds, Colin, 2:57-67
 Ghiz, l'hon. Joe, 2:71-4, 78-80, 82-6
 Hertzman, Owen, 3:50-64
 Islanders for a Better Tomorrow, 2:5-17
 Justice, ministre, 4:7
 Martine Atlantic Workers, 2:28-46
 McKenna, l'hon. Frank, 2:67-71, 75-8, 80-2, 87
 Pêches et Océans, ministre, 3:30-9; 4:7
 Strait Crossing Inc., 1:45-60
 Syndicat des pêcheurs des Maritimes—Nouveau-Brunswick, 3:11-9
 Towley, Peter, 2:47-56
 Transports, ministre, 1:35-45, 53, 60
 Travaux publics, ministre, 1:22-3, 25-32, 34-5; 4:7
 Travaux publics, ministre, 1:19-25, 28-35
- Thompson, Greg (PC—Carleton—Charlote) (président suppléant)**
 Île-du-Prince-Édouard, 2:14-5
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 1:42-3, 53, 59; 2:14-5, 20, 75-6, 86; 4:11
 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:28; 2:86
 St. Stephen, N.-B., 2:76
 Nouveau-Brunswick, 2:75
Voir aussi Président du Comité—Présidents suppléants
- Tourisme.** *Voir* Northumberland, détroit, pont, construction
- Towmley, Peter** (témoin à titre personnel)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 2:47-56
- Transports, ministre.** *Voir* Témoins
- Travaux publics, ministre. *Voir* Témoins**
- Vacation Land.** *Voir* Marine Atlantique S.C.C.—Traversisters
- Vaughan, Greg** (ministère des Travaux publics)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 1:22-3, 25, 29-31, 34-5; 4:7
- Walsh, Rob** (Bureau des conseillers législatifs)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 4:8, 11
- Watts, Buck** (Association des pêcheurs de l'île-du-Prince-Édouard)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 3:6, 13
- Weale, David** (Islanders for a Free Ferry Service)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 2:17-20
- Worthy, Dave** (PC—Cariboo—Chilcotin; secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics du 8 mai 1991 au 7 mai 1993)
 Comité, séance d'organisation, 1:7-14, 16-8
 Marine Atlantique S.C.C., 2:43-4
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 1:25, 39-40, 61; 2:15-6, 43-5, 54-6, 59-62, 75-6, 85; 3:5, 11, 14-9, 29-30, 33, 48-9, 62-3, 77-80; 4:8-9, 11
 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:39-40; 2:15-6, 43, 45, 55-6, 60, 85; 3:14-9, 33, 48, 62, 77-80
 Pêtoncles, 3:16

- Northumberland, détroit, pont, construction—Suite**
 Travailleurs—Suite
 Services
 Caribou à Wood Island, maintien, 2:82
 Coût, comparaison, 1:44, 48; 2:50-1
 Retards, 2:39-41
 Tribunal, décision, incidence, 1:24-5, 59
 Tunnel, comparaison, 1:46, 51-2; 2:23, 48-9, 51-2; 3:11-2, 14-6, 23
 Urgence
 Plan, 1:43-4, 58; 2:16-7, 25-6; 3:57
 Véhicules et téléphones, 1:47
 Utilisation, durée, 1:29, 46; 2:25, 50; 3:12, 57
 Véhicules
 Gaz d'échappement, 2:59
 Voir aussi sous le titre susmentionné Urgence
- Nouveau-Brunswick**
 Position, 2:68-9, 71, 75
 Réseau routier, situation, 2:69, 75, 81-2
 Voir aussi Northumberland, détroit, pont, construction
- Novacek, Irene** (Amis de l'île)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 20-4
- Ordre de renvoi**
 Projet de loi C-110 (ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland), 1:3
- Pagoot, André** (ministère des Transports)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:35-45
- Parent, Gilbert** (L.—Welland—St. Catharines—Thorold) (président)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:27; 3:68
 Northumberland, détroit, pont, construction, 3:68
 Voir aussi Président du Comité—Nomination
- Pêches**
 Importance, 3:30-1
 Voir aussi Île-du-Prince-Édouard; Northumberland, détroit
- Pêches et Océans, ministère, Voir** Appendices;
 Northumberland, détroit, pont, construction; Témoins
- Pêches, Loi**
 Poissons, habitat, conservation, disposition, 3:1
 Processus
 Voir Incidences environnementales, évaluation
- Pétrocles**
 Prises, statistiques, 3:16
 Voir aussi Northumberland, détroit, pont, construction
- Phoques gris. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Pinfold, Gardner, étude. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Pirie, David** (Strait Crossing Inc.)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:45
- Plébiscite. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction—Île-du-Prince-Édouard
- Poissons. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction;
 Pêches, Loi
- Pommes de terre. Voir** Île-du-Prince-Édouard;
 Northumberland, détroit, pont, construction—Île-du-Prince-Édouard
- Présidence, décisions et déclarations**
 Amendements dépassant la portée du projet de loi, irrecevables, 4:9-10
- Président du Comité**
 Nomination de Parent, 1:6
 Présidents suppléants
 Casey, 2:47
 Thompson, 2:85; 3:39
- Procédure**
 Amendements dépassant la portée du projet de loi, irrecevables, 4:9-10
- Procès-verbaux et témoignages**
 Impression, 1:6-7
- Proulx, George** (L.—Hillsborough)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:5, 28-9, 37-8
 Northumberland, détroit, pont, construction, 3:29, 37-8
- Rapport à la Chambre, 4:3**
- Rapport sur les répercussions économiques du retrait du service**
travestir de Marine Atlantique S.C.C. Voir Appendices—Congrès du travail du Canada
- Rideout, George S.** (L.—Moncton)
 Comité, séance d'organisation, 1:6-9, 11-8
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:25, 31, 34, 44, 55-6; 2:11-3, 26-7, 36, 39, 44-6, 54, 60, 63-5, 67, 74, 81, 87; 4:7-12
 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:31, 44, 55-6; 2:12-3, 44-5, 60, 63-5, 81
- Schneider, Larry** (P.C.—Regina—Wascana)
 Comité, séance d'organisation, 1:11, 18
- Schulman, Daniel** (Amis de l'île)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 24-7
- Selirk, Voir** Marine Atlantique S.C.C.—Travailleurs
- Section, Gerald** (Marine Atlantic Workers)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:28-46
- Sparrow, Barbara J.** (P.C.—Calgary-Sud-Ouest; secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social du 8 mai 1991 au 7 mai 1993)
 Comité, séance d'organisation, 1:7, 9-11, 15-6
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 4:8, 10
- St. Stephen, N.-B.**
 Poste-frontière, engorgement, 2:76
- Strait Crossing Inc. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction

- Northumberland, détroit, pont, construction—*Suite*
- Ile-du-Prince-Édouard
- Conditions, 1:42; 2:68, 71-3, 82
- Emplois, perte, 2:19, 35
- Entente constitutionnelle de 1873, respect, 2:18-9
- Environnement, respect, 2:8, 11-2, 20, 83
- Incidence, viabilité, etc., 2:7, 9, 15-6, 65, 74
- Plébiscite, 2:32-3, 84; 3:29
- Pommes de terre, prix, incidence, 3:24
- Syndicat des menuisiers, position, 2:12-3
- Tourisme, incidence, 2:8, 20-1, 27, 31-2, 35-6, 38-9, 43; 3:15
- Tout aussi sous le titre susmentionné* Nouveau-Brunswick
- Incidences environnementales, évaluation, processus (PEEE), position, 2:33-4; 3:23, 51, 54, 57
- Marine Atlantique S.C.C.
- Conseil d'administration, président, affidavit, rédaction, conflit d'intérêts, etc., 2:34-5
- Consultations, 2:78-9
- Emplois, perte, 2:30-1, 40, 43, 79
- Services, subventions, incidence, 1:32-3, 36, 39-40; 2:18, 53
- Siege social, Moncton, N.-B., maintien, 1:31, 33
- Mise en oeuvre, 2:80-1; 3:38
- Modèle et réalisation technique, 1:19-20, 46-8, 54; 2:26, 29-30; 3:10-1
- Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Édouard, approbation, 1:20
- Opposition, 2:21, 73; 3:46, 50, 60
- Péage, droits, 1:29, 33-4, 39-41, 48; 2:60, 64
- Pêches et Océans, ministère
- Études, 3:21-2, 31
- Rôle, 3:31-2
- Pêches, répercussions, 1:21-2, 27, 48; 2:81; 3:9, 11-3, 15, 24, 26, 33, 37, 42, 44-6
- Pêcheurs
- Consultations, 3:13, 34-5, 73
- Indemnisation, 1:56; 2:22-3, 80, 82; 3:8-10, 12, 23, 33-4, 45
- Position, 2:13, 22, 78-9; 3:7
- Pétrocles, banes, incidence, 3:14, 16-9, 35-6
- Phoques gris, incidence, 3:22
- Pitons, accès, 1:47
- Pinfold, Gardiner, étude, 2:60
- Poissons, migration et habitat, incidence, 3:36, 41, 79
- Récupération, valeur, 2:49, 55-6
- Rentabilité, 1:19-20, 30; 2:51-2, 55
- Répercussions, 1:26; 2:29; 3:42-3
- Résistance, 1:58-9; 3:11
- Routes, réseau, développement, renseignement demandé par le Comité, 1:44
- Secrétariat privé, implication, 1:24, 29, 60
- Solutions de remplacement, 1:23, 33, 37-9; 2:25; 3:24, 58-9
- Strait Crossing Inc., promoteur, 1:28, 30, 52; 2:10
- Technologie utilisée, *Voir plutôt sous le titre susmentionné*
- Modèle et réalisation technique
- Traffic, *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Circulation
- Transports, coût, incidence, 1:48
- Traversée, temps, réduction, 2:50, 58, 64
- Travailleurs
- Élimination, conséquences, 1:49; 3:23
- Employés, incidence, adaptation, programmes, 1:32; 2:13
- Remplacement, 2:53, 62
- Northumberland, détroit, pont, construction—*Suite*
- Chaussée, condition, facteurs atmosphériques, considération, 3:54-6
- Circulation
- Augmentation, 1:52-3, 60; 2:16, 48, 82
- Contrôle, 1:47
- Quatre voies, expansion, 1:52
- Comité d'experts sur les glaces, rapport, 2:45-6; 3:31, 48-50, 65-6, 68-9, 77-9
- Commission d'évaluation environnementale, rapport, recommandations, 1:27; 3:7, 45
- Concept générique, 1:57-8
- Conseil économique des provinces de l'Atlantique, étude, 2:57-8, 63, 66-7
- Document demandé par le Comité, 2:59
- Coût
- Frais généraux, 1:39
- Inflation, lien, etc., 1:30, 34-5, 39-40; 2:10, 18-9, 32, 49-50, 62; 3:60-1; 4:7-8
- Voit aussi sous le titre susmentionné Transports;
- Travailleurs—Services
- Critères, 1:19-20
- Données scientifiques, considération, 3:61-2
- Dragage, travaux, 1:48; 3:49
- Endommagement, possibilités, 2:39, 43
- Entretien, 1:29-30, 40, 47; 2:62; 3:54-5, 58, 60-1
- Environnement
- Évaluation, 1:25-8, 32; 2:27, 42, 70; 3:6-7, 10, 13-4, 24-7, 45, 51
- Ghiz, l'hon. Joe, affidavit, 2:77-8, 83
- Gestion, plan, 3:32
- Répercussions, 1:19-20, 49, 55-6; 2:24, 71; 3:21-2, 40-2, 46, 59-60
- Voit aussi sous le titre susmentionné Ile-du-
- Prince-Édouard
- Équipe responsable, 1:46, 54-5
- Euro-tunnel, comparaison, 2:66
- Europe, avantages économiques, 1:50-1
- Flander-Good, avantages économiques, étude, 2:47-51, 53-4, 57-9, 63, 65
- Document demandé par le Comité, 2:54
- Fin des travaux, 1^{er} novembre 1997, 1:29
- Financement, 1:20, 29-30, 32-3, 56, 60; 2:18, 52, 64
- Ghiz, l'hon. Joe
- Lettre au ministre fédéral des Travaux publics, 2:34, 71
- Voit aussi sous le titre susmentionné Environnement—
- Évaluation
- Ciaces
- Clarke, Alan, étude, 3:51-2
- Fonte, retard, etc., 1:27-8, 47; 2:29-30, 36-8, 42, 44, 70; 3:7-8, 12, 21-2, 32, 39, 43, 51-3, 68-80
- Voit aussi sous le titre susmentionné Comité d'experts
- Gouvernement fédéral
- Informations, divulgation, 2:85
- Obligations financières, 1:28
- Harengs, banes, incidence, 3:17, 22
- Hibernia, projet, comparaison, 1:57
- Homards, prises, baisse possible, 1:22-3; 2:22; 3:10, 12, 43, 47-8, 79
- Huîtres, prises, incidence, 3:42, 44

- MacKay, l'hon. Elmer MacIntosh—Suite**
 Northumberland, détroit, pont, construction
 Atlantique, région, 1:19, 28, 31
 Côté, 1:35
 Critères, 1:19
 Environnement, 1:19-20, 25
 Financement, 1:20, 32
 Homards, prises, baisse possible, 1:22-3
 Marine Atlantique S.C.C., 1:34
 Modèle et réalisation technique, 1:19
 Rentabilité, 1:19-20, 30
 Secteur privé, implication, 1:24
 Solutions de remplacement, 1:23
 Traversiers, 1:32
 Tribunal, décision, incidence, 1:25
- MacLeod, Gary (Islanders for a Better Tomorrow)**
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:9-12, 14-7
- Mandat du comité de liaison avec les pêcheurs pour le projet de**
raccordement dans le détroit de Northumberland. Voir
 Appendices
- Marine Atlantic Workers. Voir Témoins**
- Marine Atlantique S.C.C.**
 Effectifs, 1:41, 2:43-4
 Position, 2:18-9
 Traversiers
 Abegweit, coût, 1:37, 39, 41, 43
 Holiday Island, coût, 1:43
 John Hamilton Gray, remplacement, 1:23, 37, 43, 2:41
 Selkirk, vente, 1:43
 Services
 Colombie-Britannique, comparaison, 2:41, 43
 Côtis, etc., 1:32-9, 41-3
 Vacation Land, coût, 1:43
 Vente, 1:43
Voir aussi Northumberland, détroit, pont, construction
- McGuire, Joe (L—Egmont)**
 Comité, séance d'organisation, 1:7-8, 11, 14-5, 17-8
 Marine Atlantique S.C.C., 1:37, 41
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:21-3, 37, 40-1, 52, 54-5, 60; 2:5, 9-11,
 51-2, 66, 78, 80; 3:5, 9-11, 13, 17-8, 30, 34-7, 46-7, 49, 75-7;
 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:21-3, 40-1,
 54-5, 60; 2:9-11, 52, 66, 77-8, 80; 3:9-10, 13, 18, 34-5, 46,
 75-7
- McKenna, l'hon. Frank (Premier ministre du Nouveau-**
 Brunswick)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:67-71, 75-8, 80-2, 87
- McLellan, Rory (Association des pêcheurs de l'Île-du-**
 Prince-Édouard)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:6, 8-10, 14, 18
- Moncton, N.-B. Voir** Northumberland, détroit, pont,
 construction—Marine Atlantique S.C.C.—Siège social
- Morris, Randy (ministère des Transports)**
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:35, 40, 43-4, 53, 60
- Munro, Kirk (Syndicat des pêcheurs des Maritimes—Nouveau-**
 Brunswick)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:11-3, 17
- Northumberland, détroit**
 Pêches, valeur, 3:34
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de
 loi C-110
 Adopté, 4:11
 Appui, 2:28-9
 Art. 1
 Art. 2, 4:7-9, adopté, 9
 Art. 3 adopté, 4:9
 Art. 4, 4:9-10, adopté, 10
 Am. (McGuire), 4:9, irrecevable, 9-10
 Am. (McGuire), 4:9
 Am. (McGuire) rejeté, 4:9
 Am. (Worthy) adopté, 4:9
 Art. 5 et 6, adoptés, 4:10
 Art. 7, 4:10-1, adopté, 11
 Art. (Worthy), 4:10-1, rejeté, 11
 Art. 8 adopté, 4:11
 Am. (Thompson) adopté, 4:11
 Art. 9 et 10, adoptés, 4:11
 «Consumer Price Index», majuscules, suppression, 4:8
 Etude, 1:19-61; 2:5-87; 3:5-80; 4:7-12
 Article par article, 2:26; 3:5, 80; 4:7
 Ministère, pouvoirs, 4:9-10
 Objet, 1:20
 Rapport à la Chambre, 4:3
 Réimpression, 4:11-2
 Northumberland, détroit, pont, construction
 Analyses financière et économique, distinction, 2:60
 Atlantique, région
 Avantages économiques, 1:20, 45-6, 49; 2:7, 20, 61, 63, 70,
 76-7
 Développement économique, fonds, 1:28
 Emplois
 Création, 1:31, 49; 2:7, 10, 24, 70, 77, 82, 87
 Pertes, dédommagements, 2:35
 Entreprises, concurrence, 2:11, 86-7
 Fournisseurs locaux, recours, 1:19, 52-5; 2:77, 83, 86-7
 Avantages économiques
 Autres ponts, comparaison, 3:48, 58, 61-3
 Etudes, 2:20; 3:62-3
Voir aussi sous le titre susmentionné Atlantique, région;
 Europe; Flander-Good
 Borden, port, incidence, 1:40
 Camionnage, industrie, position, 2:64-5
 Canadiens, avantages, 2:61-2, 76
 Cap-Breton, île, Canson, jettée, comparaison, 3:15, 17-8, 20-1,
 36-7, 46-7

- Corbett, Bob**—*Suite*
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:33-4, 39, 43, 52-3, 57, 2:62, 76
 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:33-4, 52-3; 2:62, 76
- Cormier, Guy** (Syndicat des pêcheurs des Maritimes—Nouveau Brunswick)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:11-2, 14-9
- Crawford, Rex** (L—Kent)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:61
- Crosdale, Kenneth** (Comité d'experts sur les glaces)
 Northumberland, détroit, pont, construction, 3:61
- Dadswell, Michael J.** (témoin à titre personnel)
 de loi C-110, étude, 3:64-78, 80
- Dadswell, Michael J.** (témoin à titre personnel)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:39-49
- Députés. Voir** Comité
- Dodds, Colin** (témoin à titre personnel)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:57-67
- Dunsmuir, Mollie** (rechercheiste)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:5
- Europe. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Euro-tunnel. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Feltham, Jim** (ministère des Travaux publics)
 Northumberland, détroit, pont, construction
 de loi C-110, étude, 1:25-8, 32
- Ferguson, Ansel** (Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:6-8, 10-1, 13
- Flander-Good. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Fraser, Cheryl** (ministère des Pêches et Océans)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:30-3
- Frederking, Bob** (Comité d'experts sur les glaces)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:72-5, 77-8
- Ghiz, l'hon. Joe** (Ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:71-4, 78-80, 82-6
Voir aussi Northumberland, détroit, pont, construction
- Glanville, Paul** (Strait Crossing Inc.)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 1:45-59
- Harengs. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Heiss, Werner** (ministère de la Justice)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 4:7
- Hertzman, Owen** (témoin à titre personnel)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:50-64
- Hibernia, projet. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Holiday Island. Voir** Marine Atlantique S.C.C.—Traversisters
- Homards. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Howatt, Betty** (Amis de l'île)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 3:19-20, 27-9
- Huîtres. Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Île-du-Prince-Édouard**
 Anne de la maison aux pignons verts, lien, 2:32; 3:28
 Chômage, taux, 2:9, 14
 Économie, 2:6, 9, 14
 Pêches et agriculture, exploitation commerciale, colts, 2:14-5
 Pommes de terre, production, 2:7
 Population, 2:6
 Position, 2:8-9, 13-5, 71-3, 83-5; 3:29
Voir aussi Northumberland, détroit, pont, construction
- Incidences environnementales, évaluation, processus (PEEE). Voir** Northumberland, détroit, pont, construction
- Islanders for a Better Tomorrow**
 Description, 2:6, 13
 Position, 2:5, 9, 12-3
Voir aussi Témoin
- Islanders for a Free Ferry Service**
 Position, 2:17
Voir aussi Témoin
- John Hamilton Gray. Voir** Marine Atlantique S.C.C.—Traversisters
- Joseph, Helen** (ministère des Pêches et Océans)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 4:7
- Justice, ministère. Voir** Témoin
- Livingsstone, Carol** (Islanders for a Free Ferry Service)
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110, étude, 2:21-7
- Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Voir** *plutôt* Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110
- MacKay, l'hon. Elmer MacIntosh** (PC—Central Nova; ministre des Travaux publics)
 Marine Atlantique S.C.C., traversisters, 1:32-3
 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet
 de loi C-110
 Étude, 1:19-25, 28-35
 Objet, 1:20, 24

Agriculture. <i>Voir</i> Île-du-Prince-Édouard—Pêches	Amis de l'île Description, 3:19-20 Position, 3:20 <i>Voir aussi</i> Témoins	Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan) Marine Atlantique S.C.C., 1:32, 36, 38, 41-2 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 1:31-3, 36-9, 41-2; 2:53-4, 56, 58-9, 66, 81-5 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:32-3, 36-8; 2:53-4, 58-9, 82-4 Nouveau-Brunswick, 2:82 Anne de la maison aux pignons verts. <i>Voir</i> Île-du-Prince-Édouard	Appendices Congrès du travail du Canada, document préparé par Cooper Institute, <i>Rapport sur les répercussions économiques du retrait du service transiter de Marine Atlantique S.C.C.</i> , document, 2A:34-76 Mandat du comité de liaison avec les pêcheurs pour le projet de raccourcissement dans le détroit de Northumberland , document, 3A:43-53 Pêches et Océans, ministère, lettre à Barnes, David, président de la Commission d'évaluation environnementale, 3A:22-42 Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard Position, 3:13-4, 18 <i>Voir aussi</i> Témoins	Barnes, David. <i>Voir</i> Appendices—Pêches et Océans, ministère Barry, Gene (Comité d'experts sur les glaces) Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 3:76, 78-9 Borden, port. <i>Voir</i> Northumberland, détroit, pont, construction Bradley, Louis (Islanders for a Better Tomorrow) Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 2:5-9, 12-3, 16 Brewin, John F. (NPD—Victoria) Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 4:8, 10 Butland, Steve (NPD—Sault Ste. Marie) Comité, séance d'organisation, 1:6-7, 9-10, 12-3, 15-6, 18 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 1:23-5, 32, 57-9; 2:16, 42 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:24, 32, 57-9; 2:16, 42	Camionnage, industrie. <i>Voir</i> Northumberland, détroit, pont, construction Canon, jettée. <i>Voir</i> Northumberland, détroit, pont, construction Cap-Breton, île. <i>Voir</i> Northumberland, détroit, pont, construction	Carstens, Torkild (Comité d'experts sur les glaces) Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 3:75, 80 Casey, Bill (PC—Cumberland—Colchester) (président suppléant) Île-du-Prince-Édouard, 2:14 Islanders for a Better Tomorrow, 2:13 Marine Atlantique S.C.C., 1:43 Northumberland, détroit, ouvrage de franchissement, projet de loi C-110, étude, 1:28, 30, 39, 43, 50-1; 2:5, 13-4, 26-7, 46, 66-7, 85; 3:37, 39, 59-61, 72-5 Northumberland, détroit, pont, construction, 1:28, 43, 50-1; 2:14, 3:37, 9, 59-61, 72-4 <i>Voir aussi</i> Président du Comité—Présidents suppléants Chomage. <i>Voir</i> Île-du-Prince-Édouard Clarke, Alan, étude. <i>Voir</i> Northumberland, détroit, pont, construction construction—Glaces Colombie-Britannique. <i>Voir</i> Marine Atlantique S.C.C.—Travailleurs—Services Comité Députés, temps de parole, répartition, 1:7; 3:11 Documents et renseignements demandés, Northumberland, détroit, pont, construction Conseil économique des provinces de l'Atlantique, étude, 2:59 Fiander-Good, avantages économiques, étude, 2:54 Horvath, 1:10-3, 18 Ministre, comparution, Travaux publics, 1:9 Personnel, embauche, 1:7-8 Questions, réponses écrites demandées, 2:27; 3:30 Séance d'organisation, 1:6-19 Séances, tenue et impression des témoins en l'absence de quorum, 1:7 Témoins Comparution, convocation, 1:8-18 Frais de déplacement, remboursement, m. (McGuire) adoptée, 3:30, 80 Temps de parole, 1:10-2 Comité d'experts sur les glaces Activités, 3:65 Création, 3:64 Membres, antécédents, 3:66-7 <i>Voir aussi</i> Northumberland, détroit, pont, construction; Témoins	Commission d'évaluation environnementale Position, 3:8 <i>Voir aussi</i> Appendices—Pêches et Océans, ministère; Northumberland, détroit, pont, construction Congrès du travail du Canada. <i>Voir</i> Appendices Conseil économique des provinces de l'Atlantique. <i>Voir</i> Northumberland, détroit, pont, construction Cooper Institute. <i>Voir</i> Appendices—Congrès du travail du Canada Canada Corbett, Bob (PC—Fundy—Royal S.C.C., 1:33-4)
--	---	--	---	---	---	--	---

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION—TRENTÉ-QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1993—

Février:

le 25, f.1.

Mars:

le 10, f.1; le 11, f.2; le 16, f.3; le 17, f.4.

GUIDE DE L'USAGER

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enregistré selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

Impôt sur le revenu
Agriculteurs
Gains en capital

Les renvois à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital. Voir Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1^{re}, 2^e, 3^e l. = première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Am. = amendement. Art. = article. Chap. = chapitre. Dd. = ordre de dépôt de documents. Déc. = déclaration. M. = motion. Q. F. = question au *Feuilleton*. Q. o. = question orale. R. g. = réponse du gouvernement. Rés. = résolution. S. C. = Statuts du Canada. S. r. = sanction royale.

Affiliations politiques:

BQ	Bloc Québécois
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
Ind.	Indépendant
L	Libéral
NPD	Nouveau parti démocratique
PC	Progressiste conservateur
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser
au Service de l'index et des références (613) 992-7645.
Télécopieur (613) 992-9417

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada.
En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada KIA 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.
Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada KIA 0S9

491000034

CHAMBRE DES COMMUNES

Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland

Projet de loi C-110

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

DU

INDEX

CANADA



